中 国 民 用 航 空 局 飞 行 标 准 司

咨 询 通 告

编　　号：AC-135-FS-2018-xx
下发日期：2018 年 8 月 6 日
编制部门：FS
批 准 人：胡振江

中国民用航空规章第135部

运行规范内容

1. 目的

本咨询通告依据中国民用航空规章《小型航空器商业运输运营人运行合格审定规则》（CCAR-135部）的要求，制定了运行规范的内容，为局方人员通过FSOP系统颁发运行规范提供了标准，也为135部运营人的监管提供了有效手段。

2. 适用范围

本咨询通告适用于依据中国民用航空规章《小型航空器商业运输运营人运行合格审定规则》（CCAR-135部）实施运行的各类运营人。

3. 内容和分类

3.1 本咨询通告分别为以下三类CCAR-135部运营人提供了不同版本的运行规范，运营人应根据自身运行特点申请对应的运行规范，经局方批准后使用:

3.1.1 大型飞机运营人。使用按照CCAR-25部审定的飞机运行的CCAR-135部运营人，应使用附录一中的运行规范。

3.1.2 运输类直升机运营人。使用按照CCAR-29部审定的直升机运行的CCAR-135部运营人，应使用附录二中的运行规范。

3.1.3 小型航空器运营人。使用按照CCAR-23部审定的小型飞机和按照CCAR-27部审定的小型直升机，实施管理程序《小型航空器实施135运行的简化程序》（AP-135-FS-2018-002）中所规定的三类运行的CCAR-135部运营人，应使用附录三中的运行规范。

3.1.4 使用按照CCAR-23部审定的小型飞机实施管理程序《小型航空器实施135运行的简化程序》（AP-135-FS-2018-002）中所规定的三类运行以外的其他运行的CCAR-135部运营人，应使用附录一中的运行规范。使用按照CCAR-25部审定的小型直升机实施管理程序《小型航空器实施135运行的简化程序》（AP-135-FS-2018-002）中所规定的三类运行以外的其他运行的CCAR-135部运营人，应使用附录二中的运行规范。

3.2 为满足较罕见的部分运行情景的需要，附录四中提供了适用于飞机运行的运行规范特殊条款。如运营人确需使用，可以向主任运行监察员申请在其运行规范中增加相应的特殊条款。

3.3 本咨询通告附录中仅包含运行规范的规定内容，完整的运行规范标准格式以电子版本形式在民航局飞行标准监督管理系统（FSOP https://fsop.caac.gov.cn）中予以公布并批准。

4. 生效

本咨询通告自发布之日起生效。同时，咨询通告《中国民用航空规章第121部/第135部运行规范标准格式》（AC-121-001R3）不再适用于CCAR-135部运营人。

附录一 大型飞机运营人运行规范

中国民用航空规章第 135 部运行规范

大型飞机运营人

目　录

A0001 颁发和适用范围

A0003 定义和缩写

A0005 航空器的批准

A0007 特殊批准和限制综述

A0009 豁免和偏离

A0011 管理人员

A0013 其他指定人员

A0015 运行控制

A0021 手提行李程序

A0041 出口座位的安排

A0043 地面除冰/防冰程序

A0046 电子飞行包的使用

A0063 小规模 135 部运营人的简化程序

A0081 自动相关监视广播

A0083 数据链通信

A0099 重量与平衡控制程序

B0011 使用区域导航系统的 PBN 航路和终端区运行

B0035 在缩小垂直最少间隔空域的运行

C0011 仪表进近程序和仪表飞行规则着陆最低标准的特殊限制与规定

C0013 备降机场仪表飞行规则天气最低标准

C0021 II 类仪表进近和着陆运行

C0023 III 类仪表进近和着陆运行

C0029 使用区域导航系统实施公布的终端区 RNAV 和 RNP 运行

C0060 授权的所需导航性能（RNP AR）仪表进近

C0065 使用平视显示器实施标准 I 类及低能见运行

D0001 机构和人员

D0003 航空器清单

D0005 维修工程管理手册

D0007 培训大纲

D0009 航空器维修方案/航空器检查大纲

D0015 最低设备清单

D0017 协议使用维修方案（如适用）

D0021 协议维修单位

A0001 颁发和适用范围

a. 本运行规范颁发给_____，其主运行基地位于：

表 1

主运行基地	通信地址

本运行规范持有人的运行合格证编号为_____，在本运行规范中该运行合格证持有人称为合格证持有人。本运行规范批准合格持有人进行中国民用航空规章规定的下列运行：

表 2

运行种类或批准	适用的规章条款	

合格证持有人应按照本运行规范中的批准项目、限制和程序以及所有适用的中国民用航空规章实施运行。

b. 本运行规范自批准的生效日期起开始生效，只要合格证持有人持有中国民用航空局颁发的经济许可，并且合格证持有人持续满足中国民用航空规章运行合格审定的相关要求，本运行规范将一直有效。

c. 合格证持有人只能使用运行合格证上的企业名称实施 a 款中所述的运行。

d. 批准合格证持有人在不以取酬和出租为目的前提下，根据本运行规范适用条款的批准，可以进行中国民用航空规章第 91 部规定的机组成员训练、维修试飞、调机和载运本公司职员所需的飞行运行而无需再获取局方另行批准。

A0003 定义和缩写

A0005 航空器的批准

批准合格证持有人按照中国民用航空规章第 135 部规定，使用下述批准的构型航空器和规定的运行种类或项目实施运行：

厂家/型别/系列	运行种类	构型（载客或载货）	航空器级别/类别	航路	飞行条件

A0007 特殊批准和限制综述

a. 批准合格证持有人根据下表中的特殊批准参照条号实施：

	条号
批准合格证持有人按照运行规范 A0009 所列豁免批准，根据适用情况，在航路上实施延伸跨水运行而无需符合 CCAR-135 部第 135.175 条（a）（2）的要求。	
批准合格证持有人实施非管制空域航路 IFR 运行。	
批准合格证持有人使用特定电子记录保持系统。	
批准合格证持有人（根据 CCAR-135 部第 135.41 条（a）款和第 135.347 条（a）款的偏离规定作为 135 部单个机长运营人实施运行。	
批准合格证持有人按照第 135.173 条，如适用，按照规定使用单套远程通讯系统实施延伸跨水运行。	
批准合格证持有人的 GLS 运行能力。	

b. 不批准合格证持有人也不允许其：

	条号

注：列入上两表格的各条运行规范为 135 部规章要求的合格证持有人或申请人必备条件之外的各条批准。对于上述的这些规范条款， 135 部合格证持有人或申请人可根据各自运行需要进行选择，通过审定获得局方批准。本例中的 a 表所列出的各条运行规规范为已经局方审定批准，b 表所列出的为合格证持有人或申请人侯备选择或具有某条运行规范运行能力，但没有经过局方审定批准，是被局方禁止运行的规范条款。

A0009 豁免和偏离

批准合格证持有人根据中国民用航空规章颁发的下述豁免和偏离中的有关规定、条件和限制实施运行。不允许合格证持有人，合格证持有人也不应当根据中国民用航空规章颁发的其他豁免和/或偏离条款进行任何运行。

a. 豁免：

豁免批准号	失效日期	注释和参考

b. 偏离：

偏离批准号	偏离的规章条款	描述	条件和限制

A0011 管理人员

批准合格证持有人下述管理职位：

规章条款规定的职位	姓名	等同的公司职位

A0013 其他指定人员

a. 下列人员被指定为合格证持有人服务的政府事务联系人：

姓名	职务	联系地址

b. 指定下述人员正式代表合格证持有人申请和接收运行规范：

职务	姓名	相应运行规范部分

c. 飞行人员清单（见附件）

A0015 运行控制

a. 航空器定位：合格证持有人使用本条款所述的体系获取航空器地面位置信息。

b. 机场资料：合格证持有人使用本条所述体系进行获取、保持和分发其所用机场的最新资料。

c. 气象资料：合格证持有人使用本条款所述的体系获取和分发用于飞行运行控制的航空气象资料。

A0021 手提行李程序

a. 批准合格证持有人使用本条所述，符合 CCAR-135 部第 135.87 条要求的经批准的手提行李程序。

b. 批准合格证持有人使用不携带手提行李程序。

A0041 出口座位的安排

批准合格证持有人使用按 CCAR-135 部第 135.133 条编写，在本条运行规范中描述或引用的出口座位控制程序。

A0043 地面除冰/防冰程序

a. 批准合格证持有人使用下列批准的程序，按照下述描述，根据适用的情况在地面结冰情况下确定运行。

(1) 按照 CCAR-135 部第 135.237 条要求，批准合格证持有人在地面结冰条件下的使用下述航空器外部检查程序。

(2) 批准合格证持有人使用地面除冰/防冰大纲。

b. 批准合格证持有人进行起飞前污染检查或使用下列批准的替代程序。

(1) 任何存在霜、冰或雪附着在飞机表面的可能条件时，合格证持有人在飞机起飞前须对飞机进行检查或使用批准的替代程序。该检查或程序应当可以确认飞机的机翼、操纵舵面、螺旋桨、发动机进气道和其它关键表面不附着霜、冰或雪。

(2) 实施检查或按替代程序实施检查的程序在本节中描述或引用。

(3) 除上述之外，驾驶员在初始和定期复训飞行检查中证明其已具有在地面结冰条件下运行的知识。

c. 批准 135 部航空器运营人无除冰/防冰程序的运行

(1) 仅当合格证持有人不在地面结冰的条件下运行时，本条才适用。CCAR-135 部地面除冰规定不适用于不在地面结冰条件下运行的合格证持有人。根据规章，地面结冰天气条件的存在是指在任何时候霜、冰或雪有可能附着在航空器的表面的天气条件。如果合格证持有人不在地面结冰天气条件下运行，则也不要求该合格证持有人对驾驶员进行相应训练和制定起飞前航空器污染检查程序。

(2) 如合格证持有人的运行在任何时候都不存在地面结冰的条件，批准合格证持有人无地面除/防冰程序实施运行。

A0046 电子飞行包的使用

批准合格证持有人使用本条运行规范描述和/或引用的电子飞行包：

a. 1 级电子飞行包：授权合格证持有人使用的 1 级电子飞行包和应用软件见表 1。

b. 2 级电子飞行包：授权合格证持有人使用的 2 级电子飞行包和应用软件见表 1。飞机必须获得适航审定部门有关电源、数据连接、安装支架的批准。

c. 3 级电子飞行包：授权合格证持有人使用的 3 级电子飞行包和应用软件见表 1。

表 1：授权使用的电子飞行包和应用软件版本

飞机制造商/型别/系列	
硬件级别	
硬件制造商和型号	
操作系统版本	
软件类型	
应用程序/版本/数据库更新源	
功能	
固定方式	
要求和限制	

d. 训练大纲。合格证持有人经批准的训练大纲必须包括飞行机组、电子飞行包管理员等有关人员使用表 1 中列出的电子飞行包的相关训练内容。

e. 数据库管理。合格证持有人必须在手册中明确实现电子飞行包功能所要求的数据库更新和维护的有关程序。

f. 功能性。合格证持有人有责任确保电子飞行包和相应软件能够提供所需的数据、信息以及解决方案，以顺利实现电子飞行包对应功能；否则，应配备非电子形式的备份信息。

g. 电子飞行包维护。合格证持有人的训练大纲必须包括电子飞行包使用和维护等内容的要求。

A0063 小规模 135 部运营人的简化程序

批准合格证持有人（根据 CCAR-135 部第 135.41 条(a)款和第 135.347 条(a)款的偏离规定和本条运行规范的条件和限制）作为仅限非定期载客和全货运行小规模 135 部运营人实施运行。

a. 批准合格证持有人偏离下列 CCAR-135 部条款情况下实施运行：

(1) 第 135.43 条(d)、(m)、(n)、(p)、(q)和(r)款对于运行手册内容部分的要求。

(2) 除非合格证持有人的管理人员和位置符合 CCAR-135 部第 135.27 条(r)要求，合格证持有人至少有一名符合第 135.29 条条件的人员作为运行主管和另一名符合第 135.29 条条件的人员作为维修主管。如果一名人员符合上述两项条件，合格证持有人则可在两个位置上使用同一名人员。

(3) 除非合格证持有人已具备第 135.347 条要求的驾驶员训练大纲，合格证持有人应当：

(a) 符合第 135.331 条(a)(1)要求的，经批准的新雇员地面训练课程和符合第 135.339 条要求的，经批准的检查员训练课程段。

(b) 符合第 135.333 条要求（包括复训的要求）的，经批准的机组成员应急训练课程。

(c) 符合第 135.335 条要求的，经批准的处置和载运危险物品的地面训练课程。

(d) 可以进行上述(a)、(b)和(c)训练的可用设施。

(e) 与运营人、航空机构或训练中心签订的协议，由这些单位提供相应的并被局方接受的初始、转机型、升级和复训的地面和飞行训练课程。

b. 合格证持有人应当按照下述的限制和条件实施 135 部运行：

(1) 使用的驾驶员包括副驾驶在内不得超过 5 名。

(2) 使用的航空器不超过 5 架。

(3) 使用的航空器不超过 3 个型别。对于本条所指型别是指 CCAR-135 部第 135.293 条(b)中所指的型别。

(4) 不使用型号合格审定为旅客座位数超过 9 座的航空器。

(5) 不实施 II 类或 III 类仪表进近运行。

(6) 在本运行规范相应批准的区域内运行。

A0081 自动相关监视广播

批准合格证持有人使用自动相关监测广播（ADS-B）设备根据适用规章实施 CCAR-135 部运行。

a. 下列航空器和设备被批准在 ADS-B 运行中使用：

航空器 厂家/型号	ADS-B 系统/设备 厂家/型号/系列

b．限制和规定

(1) 对于可以保证 ADS-B 系统持续满足标准的设计完整性必须按照批准的持续适航维修大纲进行定期试验和/或检查。

(2) 当按照补充型号合格证（STC）已安装了 ADS-B 设备，局方批准的航空器飞行手册的增补部分或增补的航空器飞行手册必须随时载于机上。

(3) 除在经过适当训练的检查员监视下，在批准飞行机组成员使用 ADS-B 设备之前必须完成批准的包括 ADS-B 设备、操作、程序、条件和限制训练大纲的训练。

(4) 批准合格证持有人使用 ADS-B 应用于下列运行中：

批准运营人	VMC 条件下	IMC 条件下
使用 ADS-B CDTI 作为情景判断依据		
使用 ADS-B CDTI 作为“发现和避让”运行的目视搜寻引导		

A0083 数据链通信

批准合格证持有人在航路上按照本条的限制和规定实施数据链通信。

a. 批准合格证持有人使用下列航空器和局方审定的数据链通信系统实施 CPDLC/ADS-C 运行：

表 1

飞机	数据链系统			通信子网	CSP	RCP	RSP	限制
	制造商	型号	INTERO					

b. 训练。合格证持有人必须确保飞行员和签派员在执行数据链通信运行前，已经完成了经批准的训练大纲。飞行员和签派员必须熟知并遵守下列要求：

(1) 所有适用于经安装数据链系统的使用和运行规定；

(2) 飞行计划的标注和相关要求。

c. 航空器改装（包括软件升级）。合格证持有人必须对航空器改装进行评估，确认航空器符合性是否发生改变。改装设计许可的所有人必须核实改装不会影响数据链系统。如果改装对数据链系统造成影响，设计方必须提供关于相关互可操作性要求标准（INTEROP）、通信子网和性能标准的符合性声明。合格证持有人必须在每次改装后确定航空器的符合性。

d. 通信覆盖。合格证持有人必须确保航空器的通信子网通信覆盖能力对所飞航路是足够的。为了获得足够的通信覆盖，合格证持有人可能必须调整航空器的通信媒介管理参数（例如，系统自动从甚高频数据链（VDL）切换到卫星通信（SATCOM））。

e. 语音通信。在数据链通信运行期间，必须按运行区域要求持续监控语音通信。

f. 获得 PBCS 运行批准的合格证持有人必须确保其 CSP 满足表 1 中的规范。与 CSP 之间的协议必须包括：

(1) 系统故障通告；

(2) 与表 1 中所需通信性能（RCP）和所需监视性能（RSP）有关的 CSP 性能指标配额；

(3) 数据链报文记录；

(4) CSP 完好性；

(5) 所飞航路足够的通信子网覆盖。

g. 不正常事件报告和性能监控。合格证持有人必须将不正常事件报告流程加入日常运行之中，对于获得 PBCS 运行批准的合格证持有人还应对数据链运行性能实施监控与跟踪。

h. CPDLC/ADS-C 限制与规定。合格证持有人应在本运行规范 B0039 列出的空中交通管制（ATS）的基础设施支持 FANS-1/A 空中交通管制数据链设备和/或 ATN-符合性数据链通信设备（根据相适应情况）的区域实施航路 CPDLC/ADS-C 运行；合格证持有人所有实施国内 CPDLC/ADS-C 运行的航空器必须装备局方审定的防撞系统并且该设备处于打开和工作状态。

A0099 重量与平衡控制程序

为对合格证持有人按照本规范有关规定运行的飞机进行重量与平衡控制，确保飞机装载不超过最大起飞全重并使重心位于限制范围内，制定下述程序：

a. 在运营人重量与平衡控制方案中，使用实际或经批准的平均的旅客和机组重量的程序。

b. 在运营人重量与平衡控制方案中，使用实际的或批准的平均行李重量的程序。

c. 在包机飞行和其它包括专机特殊服务中，计算重量与平衡时应使用旅客实际重量和行李重量。

d. 所有飞机的重量必须按照运营人重量与平衡控制方案中所列的确定单架飞机或机队的称重程序确定。

e. 日常运行中必须使用下列配载表和指南：

飞机(厂家/型号/系列)	配载表种类	配载表说明	重量与平衡控制程序

f. 批准合格证持有人使用实际重量或下表列出的实际、标准平均或调查得出的平均重量的组合作为小客舱航空器（审定为 5-29 旅客座位）旅客和行李重量控制程序：

表 1：可选择的重量—小客舱航空器（5-29 旅客座位）

运行类别	男女比率	旅客重量			手提/个人物品重量			交运行李重量			机旁行李重量			大件行李重量		
		方法	夏/冬季重量	失效日期	方法	重量	失效日期	方法	重量	失效日期	方法	重量	失效日期	方法	重量	失效日期

g．限制和规定

除单发涡轮驱动的应急医疗服务直升机运行外，所有单发、活塞式发动机驱动的航空器和所有审定为旅客座位少于 5 座的航空器必须使用实际重量。

B0011 使用区域导航系统的 PBN 航路和终端区运行

a. 批准合格证持有人使用下表所列批准的航空器和区域导航系统在仪表飞行规则下在大陆空域内实施航路和终端区运行。

航空器 (厂家/型号/系列号)	区域导航系统 制造商	型号	导航 性能	限制和条件

b. 批准合格证持有人使用多套远程导航系统（LRNS）实施下表所列航空器和区域导航系统在偏远/海洋地区实施 PBN 航路运行。

飞机型号 厂家/型号/系列	远程导航系统 厂家	型号	RNP 类型	RNP 时间 限制

B0035 在缩小垂直最少间隔空域的运行

批准合格证持有人在指定为缩小垂直最少间隔(RVSM)空域内按本条要求和限制实施运行。在本运行规范内合格证持有人不得在 RVSM 区域实施任何其他运行。

a. 除局方给予合格证持有人在 RVSM 空域内运行的下列飞机高度保持设备批准并且这些设备工作正常，合格证持有人不得使飞机起飞。

(1) 包含下列要素的两套独立的高度测量系统：

(a) 交叉连接的静压源系统，如位于航空器上可能结冰的区域，必须提供防冰保护；

(b) 通过静压源感应测量静压，将其转换成气压高度并向机组提供气压高度显示的设备；

(c) 为实现自动报告高度的目的，能提供与所显示的气压高度一致的数字编码信号的设备；

(d) 如有满足 RVSM 高度系统误差要求，还有具备静压源误差纠正（SSEC）功能；

(e) 提供用于自动高度控制和报警参考信号的设备。

(2) 一套二次监视雷达(SSR)高度报告应答机；

(3) 一套高度告警系统；

(4) 一套高度自动控制系统，能自动控制航空器保持在给定的气压高度上。

b. 除在经过适当训练的航空检查人员监视下飞行外，飞行机组成员必须均已按经批准训练大纲完成 RVSM 运行实施和程序的训练。

c. 与经批准的持续适航维修大纲相结合，通过定期的测试和/或检验来核实必要的设计性能的完整性，确保高度保持系统持续满足 RVSM 标准。

d. 批准合格证持有人使用本运行规范 D0003 条所列的飞机在指定的 RVSM 空域实施运行。

e. 下列条件下，局方可以批准营运人在 RVSM 空域实施的某次特定的飞行偏离 RVSM 的要求：

(1) 在实施运行前，营运人向控制该空域的空中交通管制中心提交了适当的请求；

(2) 在提交该次飞行的飞行计划时，ATC 认为可为该航空器提供适当的间隔，并且该次飞行不会影响其他营运人或给其增加负担。

C0011 仪表进近程序和仪表飞行规则着陆最低标准的特殊限制与规定

尚未满足 135 部第 135.235 条(d)规定的机长应使用下表中与公布的着陆最低标准所对应的新机长着陆最低标准：

公布的 RVR 着陆最低标准	新机长的 RVR 着陆最低标准
RVR 550 米（1800）	RVR 1400 米（4500）
RVR 600 米（2000）	RVR 1400 米（4500）
RVR 750 米（2400）	RVR 1500 米（5000）
RVR 1000 米（3000）	RVR 1500 米（5000）
RVR 1200 米（4000）	RVR 1800 米（6000）
RVR 1500 米（5000）	RVR 1800 米（6000）

C0013 备降机场仪表飞行规则天气最低标准

a. 批准合格证持有人依据本条款的限制和规定按下表计算出备降机场最低标准。

备降机场仪表飞行规则天气最低标准		
进近设施构成	云高	能见度
对于至少有一套可用导航设施的机场，其导航设施能提供直线非精密进近程序或直线 I 类精密进近程序，或在适用时可以从仪表进近程序改为盘旋机动。	适用的 MDA（H）/DH 上增加 120 米(400 英尺)	着陆最低标准能见度增加 1600 米(1 英里)
对于至少有两套可用导航设施的机场，每一套导航设施能够提供不同适用跑道的直线进近程序。	适用的两个进近程序的 DA(H)或 MDA(H)中的较高值上增加 60 米(200 英尺)	适用的经批准的两个进近的着陆最低标准能见度值中的较高值增加 800 米(1/2 英里)

□ 一套经批准的 CAT II ILS IAP	云高 90 米(300 英尺)且 能见度 1200 米（3/4 英里）或 RVR1200 米（4000 英尺）
□ 一套经批准的 CAT III ILS IAP	云高 60 米(200 英尺)且 能见度 800 米（1/2 英里）或 RVR550 米（1800 英尺）

b. 特殊限制和规定。

(1) 合格证持有人使用的备降机场天气最低标准必须按上表确定。合格证持有人不得使用任何基于 GNSS 的 IAP，除非合格证持有人已获得执行基于 GPS 的 IAP 的批准，且符合本条第(8)款的要求。

(2) 如果公布的仪表进近程序中明确规定不得用作备降机场的最低标准，则合格证持有人不得使用这些仪表进近程序计算备降最低标准。

(3) 当确认跑道的适用性时，预报风的限制（包括阵风）和能见度的限制必须在运营人的运行限制范围内；同时，必须符合制造商验证的最大侧风限制。

(4) 所以低于最低运行标准的预报要素必须被考虑在内。计算云底高时，增加值只能基于高（Height）之上。

(5) 当基于 MEL 保留故障放行时，影响仪表进近备降机场天气最低标准计算的 MEL 限制必须考虑在内。

(6) 对于国外的运行，由于国际米制气象预报标准差异，可能存在使用 700 米代替 800 米。

(7) 局方对 CATII 或 III 的备降天气最低标准的许可是基于合格证持有人获得了 C0023 的 CAT III 单发运行批准。

(8) 使用基于 GPS（GPS）的 IAP 备降机场最低天气标准。

注：例如基于 GPS 的仪表进近程序包括 GPS、RNAV(GPS)、RNAV(RNP)

(a) 在合格证持有人计划实施下列最大运行标准之前，必须获得 C0007 条款基于 GPS 的 IAP、直线非精密进近、类精密进近、CAT I 等所有机场最低标准的批准，如需要，必须获得 C0063 的 RNP IAP 批准(RNP AR)。

(b) 对于使用符合 TSO-C129() 和 TSO-C196()导航系统的合格证持有人，如使用基于 GPS 的 IAP，必须在飞行前完成所飞机场的 RAIM 预测。合格证持有人必须确保不基于 GPS 的传统进近程序（目的地机场）可用。合格证持有人必须在做飞行计划时检查 NOTAMs.

(c) 合格证持有人如确保替代导航方式可用（如使用 NOTAMs、RAIM 预测），可以使用适用的 RNAV 作为备降场进近方式。合格证持有人可以计划选择在目的地机场使用传统导航方式并且在备降机场使用基于 GPS 的进近方式，不包括替代的导航设备上的最后进近航段提供横向引导，除非另有授权。比如，合格证持有人可以在备降机场使用不工作的提供 ILS 复飞程序的 VOR 。

(d) 合格证持有人可以参照本条第 8 款的相关规定使用基于 GPS 的 IAP，在下表中标明飞机机型、型号和系列（M/M/S）。

航空器 M/M/S	条件和限制	备注
	(8)(e)(i)	
	(8)(e)(ii)	

(i) 使用 TSO-C129() 和 TSO-C196()且具有 FDE 功能导航系统的合格证持有人，可以在目的地机场或备降场使用基于 GPS 的仪表进近程序（不能同时使用）。如果不装有气压垂直导航设备，合格证持有人在备降场只能按照 LNAV（或盘旋进近）的 MDA(h)实施。

(ii) 使用 TSO-C129() 和 TSO-C196()且具有 FDE 功能以及气压垂直导航能力导航系统的合格证持有人，可以在目的地机场或备降场使用基于 GPS 的仪表进近程序（不能同时使用）。在备降场，合格证持有人可以按照 LNAV（或盘旋进近）的 MDA(h)或 LNAV/VNAV DA(h)实施。如合格证持有人获得了 C0063 批准，如在备降场实施 RNAV(RNP)仪表进近程序，必须不得低于 RNP0.30 的 DA(h)。

C0021 II 类仪表进近和着陆运行

a. 批准合格证持有人使用本条规定的限制、规定、程序和最低标准实施 II 类仪表进近和着陆运行，不得实施本授权以外的其它 II 类运行。

b. II 类进近着陆最低标准。合格证持有人使用任何 II 类仪表飞行规则着陆最低标准不应低于 II 类仪表进近程序所公布的值。本运行规范中 II 类仪表飞行规则着陆最低标准是在任何机场批准使用的 II 类最低标准的最低值。

c. 批准的飞机。满足本条运行规范的所有适用限制和规定后，批准合格证持有人可使用表 1 中所列飞机和相应的 II 类直线进近着陆最低标准。

表 1

II 类进近与着陆最低标准		
飞机型别 (厂家/型号/系列)	DH 最低值	批准的 RVR 最低值

d. 必需的 II 类机载设备。必须安装符合中国民用航空规章规定的和飞机飞行手册规定的实施 II 类运行所要求的飞行仪表、无线电导航设备和其它机载系统，且这些设备必须正常工作。实施 II 类运行需要额外增加的机载设备必须列在表 2 中，且这些设备必须正常工作。

表 2

II 类运行种类		
飞机型别 (制造厂/型号/系列)	附加设备和/或特殊限制和规定	人工操纵(HGS)/或自动驾驶

e. 飞行机组资格审定。飞行机组只有经过所用设备和特殊程序的训练并通过资格审定后方可实施本款批准的运行。下列规定适用于：

(1) 机长在成功地完成了合格证持有人经批准的 II 类训练大纲，并由合格于 II 类运行的合格证持有人航空检查人员或中国民用航空局监察员审定合格于 II 类运行前，不得在任何飞机上实施 II 类运行。

(2) 机长在实施 II 类运行前必须满足 135 部第 135.235 条(d)的要求。

f. 必需的 RVR 报告设备和运行限制。只有最新报告的主控 RVR 值等于或高于批准的最低标准，合格证持有人方可开始仪表进近程序最后进近航段。如果该飞机已进入最后进近段，而报告的主控 RVR 值下降到低于批准的最低标准，可继续进近到相应的决断高。当接地区 RVR 报告低于 RVR550 米（1800 英尺）时，只有满足下列所有条件，合格证持有人方可开始

仪表进近程序的最后进近航段：

(1) 安装了上述 d 款要求的机载设备且这些设备正常工作。

(2) 安装了 II 类地面系统所必需的组件，且运行正常，其中包括所有下述组成部分：

(a) II 类系统所需地面导航设施。

(i) 对于 ILS 运行，可以使用精密或机场监视雷达，指点标台或 DME 确定外指点标位置。

(ii) 对于指定为“RA NA”（雷达/无线电高度表不适用）的 II 类仪表进近程序，可以用内指点标识别 DH。不要求中指点标。

(b) ALSF-1 或 ALSF-2 进近灯光系统或可接受的国外灯光系统。顺序闪光灯可不工作。

(c) 高强度跑道灯。

(d) 批准的接地区灯和跑道中线灯。

(e) 对于着陆最低标准小于 RVR500 米（1600 英尺），要求接地区 RVR 报告系统工作正常。对于所有运行，以该 RVR 报告为准。

(f) 对于着陆最低标准小于 RVR350 米（1200 英尺），要求接地区和跑道末端 RVR 报告系统工作正常。对于所有运行，以接地区传感器 RVR 报告为准，跑道末端传感器 RVR 报告为驾驶员提供咨询信息。

(g) 中部 RVR 报告若可用，可为驾驶员提供咨询信息，在跑道末端传感器 RVR 报告不可用时可用作替代。

(h) 在安装了四个 RVR 报告系统（即，接地区、中部、跑道末端和远端）时，远端 RVR 不是必须要求的，它可为驾驶员提供咨询信息或者可在跑道末端 RVR 报告不可用时用作替代。

(3) 着陆跑道上的侧风分量小于飞行手册上的侧风限制或小于 15 海里/小时，取较小值。

(4) 可用的跑道长度超出 135 部第 135.385 条(b)规定的目的地机场着陆跑道长度 15%。

g. 复飞要求。当出现下述任一情况时，必须复飞：

(1) 在到达决断高前，II 类运行必需的任一地面系统设备失效。

(2) II 类运行必需的任一机载设备失效。

(3) 预计接地时的侧风分量大于 15 海里/小时或飞机飞行手册上的侧风限制中的较小值。

(4) 在决断高时，驾驶员还未参照接地区或接地区灯光系统建立所需的目视参考，以证实飞机能在接地区接地。

(5) 通过决断高后，驾驶员失去足够的 II 类灯光系统目视参考，或目视参考条件降低以致驾驶员不能继续证实飞机能在接地区接地。

h. 批准合格证持有人在中国民用航空局批准实施 II 类运行的机场和跑道实施 II 类运行。

i. 授权实施 II 类运行的机场和跑道。授权合格证持有人在按 CCAR97 部运行的 II 类运行机场和跑道上实施 II 类运行，同时授权合格证持有人在下列表 3 中的国外机场和跑道实施 II 类运行。

表 3

授权实施 II 类运行的国外/港、澳机场和跑道		
机场名称/代码	跑道	限制和规定

j. 合格证持有人必须按照其经批准的更低着陆最低标准持续维修大纲对本条运行规范表 1 中所列飞机和设备进行维修。

C0023 III 类仪表进近和着陆运行

a. 批准合格证持有人使用飞机飞行手册（AFM）、中国民用航空规章以及本运行规范要求的着陆最低标准、批准的飞机、安装且运行正常的设备实施 III 类（CAT III）运行。

(1) 合格证持有人必须使用本条规定的程序、特殊限制和最低标准，不得实施本条批准之外的其它 III 类运行。

(2) 这些最低标准是在任何跑道批准使用的最低值。

b. 必需的跑道长度和特殊运行设备与限制。只有满足表 1 中所列或所指的跑道长度要求、特殊运行设备（安装且运行正常）和限制，合格证持有人方可进入 III 类仪表进近的最后进近航段。

(1) 必需的跑道长度是通过 135 部第 135.385 条(b)要求的跑道长度乘相应系数确定的。

(2) 若主控跑道视程（RVR）等于或大于 175 米（600 英尺），必需的跑道长度是规章要求跑道长度的 1.15 倍。

(3) 若主控 RVR 小于 175 米（600 英尺），根据营运人使用的运行程序和附加设备，必需的跑道长度为上述 b(1)中规章要求的跑道长度的 1.15 或 1.3 倍。

表 1

III 类进近与着陆最低标准						
飞机型别 (厂家/型号/系列)	着陆系统类型*	滑跑控制系统类型*	DH/AH	最小 RVR	跑道系数	特殊运行设备与限制

填入：*N/A＝不适用；FP＝故障－性能下降着陆或滑跑控制系统；FO＝故障－工作着陆或滑跑控制系统；（即，FP/FO 系统包括自动着陆和平视引导系统（HGS））

c. 必需的 RVR 报告设备。如果计划着陆跑道上安装下列 RVR 报告系统且这些系统工作正常，批准合格证持有人使用表 1 中批准的飞机着陆与滑跑系统类型和最低标准实施 III 类运行：

(1) 故障－性能下降着陆系统无滑跑控制系统： 对于 III 类着陆最低标准为接地区 RVR 175 米（600）、中部 RVR 175 米（600）和跑道末端 RVR，并要求：

(a) 接地区、中部和跑道末端 RVR 报告系统必须工作正常。

(b) 接地区和中部 RVR 报告为所有运行的主控 RVR，跑道末端 RVR 报告为驾驶员提供咨询信息。

(2) 故障－性能下降着陆系统，使用滑跑控制系统。 对于 III 类着陆最低标准为接地区 RVR 175 米（600）、中部 RVR 125 米（400）和工作的跑道末端 RVR，并要求：

(a) 接地区、中部和跑道末端 RVR 报告系统必须工作正常；

(b) 接地区和中部 RVR 报告为所有运行的主控 RVR，跑道末端 RVR 报告为驾驶员提供咨询信息；

(c) 可按照 c(1)中的 RVR 限制实施运行。

(3) 故障－工作着陆系统，使用故障－性能下降滑跑控制系统。对于 III 类着陆最低标准为接地区 RVR 125 米（400）、中部 RVR 125 米（400）和跑道末端 RVR 125 米（400），并要求：

(a) 要求有接地区、中部和跑道末端 RVR 报告系统，且为所有运行的主控 RVR。

(b) 如果一个 RVR 报告系统临时不工作，可使用两个剩余的 RVR 报告系统开始并继续实施这些运行。两个 RVR 报告都为主控。

(c) 可按照 c(1)中的 RVR 限制实施运行。

(4) 故障－工作着陆系统，使用故障－工作滑跑控制系统。对于 III 类着陆最低标准为接地区 RVR 75 米（300）、中部 RVR 75 米（300）和跑道末端 RVR 75 米（300），并要求：

(a) 要求有接地区、中部和跑道末端 RVR 报告系统，且为所有运行的主控 RVR；

(b) 如果一个 RVR 报告系统临时不工作，可使用两个剩余的 RVR 报告系统开始并继续实施这些运行。两个 RVR 报告都是主控的；

(c) 可按照 c(1)中给出的 RVR 限制实施运行。

(5) 四个 RVR 报告系统。在安装了四个 RVR 报告系统（即，接地区、中部、跑道末端和远端）时，远端 RVR 不是必须的，它可为驾驶员提供咨询信息或者可在跑道末端 RVR 报告不可用时替代它。

d. 驾驶员资格审定和批准的 III 类训练大纲。

(1) 本条运行规范的最低标准仅适用于按照经批准的合格证持有人 III 类训练大纲完成训练的机长和副驾驶，并由局方委任代表或中国民用航空监察员审定合格。

(2) 机长在实施 III 类运行前必须满足 135 部第 135.235 条(d)的要求。

e. 运行限制。只有最新报告的着陆跑道的主控 RVR 值等于或高于批准的所实施运行的最低标准，且满足下列所有条件，合格证持有人方进入 III 类仪表进近程序的最后进近航段。

(1) 安装了表 1 中要求的特殊运行设备且这些设备正常工作。

(2) 下列地面设施必须正常工作：

(a) 航向台和下滑台；

(b) 外指点标或最后进近定位点。精密或监视雷达，NDB、VOR、DME 定位点，公布的航路点，或公布的最低切入下滑道高度定位点可替代外指点标；

(c) 接地区灯；

(d) 跑道中心线灯；

(e) 高强度跑道灯；

(f) ALSF-I，ALSF-II 或 SSALR 进近灯光系统或国外等效的系统。顺序闪光灯可不工作。

(3) 所有按 III 类故障－工作着陆系统装备的飞机使用任何主控 RVR 低于 175 的运行必须在满足国际民航组织 III 类运行标准的机场实施。

(4) 着陆跑道上的侧风分量小于飞行手册上的侧风限制或 15 节中的较小值。

(5) 所有 III 类进近一旦进入最后进近航段（最后进近定位点后），而主控 RVR 下降到低于批准的最低标准，可继续进近。

f. 复飞要求。当存在下述任一情况时，必须复飞：

(1) 对于使用故障－性能下降着陆系统无滑跑控制系统的 III 类进近，在下列条件之一应开始执行复飞：

(a) 在决断高时，驾驶员还未根据接地区或接地区灯光系统识别所需的目视参考，以证实飞机能在接地区接地；

(b) 在决断高前，如果报告的任何主控 RVR 低于批准的最低标准最小值；

(c) 通过决断高度后，驾驶员失去足够的 II 类灯光系统目视参考，或目视参考条件降低以致驾驶员不能确定飞机能在接地区接地；

(d) 在接地前，故障－性能下降着陆系统失效；

(e) 如果驾驶员确定不能在接地区安全接地；

(f) 在到达决断高前任一必需的地面系统设备失效。但是，顺序闪光灯和进近灯失效时，可继续执行 III 类进近与着陆；

(g) 预计接地时的侧风分量大于 15 海里/小时或飞机飞行手册上的侧风限制中的较小值。

(2) 对于使用具有故障－性能下降滑跑控制系统的故障－性能下降着陆系统的 III 类进近，或者使用具有故障－工作或工作－性能下降滑跑控制系统的故障－工作着陆系统的 III 类进近，出现下列任一情形时，应在 DH 或 AH 处或之前开始执行复飞：

在到达 AH 前，飞机中的一个冗余系统失效。

任何必需的地面系统设备失效。但是，顺序闪光灯和进近灯失效时，可继续执行 III 类进近与着陆。

预计接地时的侧风分量大于 15 海里/小时或飞机飞行手册上的侧风限制中的较小值。

如果驾驶员确定不能在接地区安全接地。

对于使用故障－性能下降着陆系统和故障－性能下降滑跑控制系统的飞机：

在决断高时，驾驶员还未获得所需的目视参考，以证实飞机能在计划着陆的跑道接地区接地。

通过决断高度后，驾驶员失去足够的 II 类灯光系统目视参考，或目视参考条件降低以致驾驶员不能继续证实飞机能在接地区接地。

(3) 如果系统失效不影响更高的进近最低标准所需的系统，则上述 f(1)和(2)不排除继续执行更高的最低天气标准类型的进近。

g. 批准的 III 类跑道。批准合格证持有人在批准实施 CCAR97 部 III 类运行的跑道实施 III 类仪表进近程序。同时批准在表 2 中列出的国外机场和跑道上实施 III 类运行。

表 2

批准的 III 类运行国外机场和跑道		
机场名称/标识	跑道	特殊限制

C0029 使用区域导航系统实施公布的终端区 RNAV 和 RNP 运行

a. 批准合格证持有人进行公布的仪表飞行规则 RNAV 和/或 RNP 终端区运行。批准合格证持有人按照本条规定，在非精密进近程序中使用垂直导航（VNAV）将最低下降高 MDA/H 用作 DA/H。

合格证持有人必须按照本条运行规范的规定进行以上的运行。

b. 批准的航空器和设备。批准合格证持有人使用以下符合资格的航空器和区域导航系统进行 RNAV 和/或 RNP 终端区以及 VNAV 运行。

表 1：安装符合 RNAV 和/或 RNP 终端区运行资格的航空器列表

	符合要求的区域导航系统和软件				
飞机 制造商/型号/系列号	制造商	型号/硬件件号	软件 件号/版本号/修订号	批准	限制和规定

c. 合格证持有人必须按照满足区域导航要求的维修方案对表 1 中所列的航空器和设备进行维护。

d. 飞行机组资格。在进行 RNAV 和/或 RNP 终端区运行前，飞行机组必须按照合格证持有人经批准的机组训练大纲获得运行资格，否则不得进行相关运行。

e. 批准的无局方目视航段评估的跑道和机场。批准合格证持有人在下列机场和跑道使用自己的障碍物评估实施这些 VNAV 进近：（备用）

表 2

机场标识	程序/跑道	障碍物评估失效日期	备注

C0060 授权的所需导航性能（RNP AR）仪表进近

a. 批准合格证持有人实施授权的所需导航性能仪表进近程序（**RNP AR**）运行，并且在实施所有此类运行时遵从这些运行条款的规定。

b. 授权的航空器和设备。当按照被批准的飞机飞行手册和此运行规范实施运行时，批准合格证持有人使用下列飞机和 RNP RNAV系统实施RNP AR仪表进近程序：

表 1：符合 RNP AR 程序的航空器和导航系统

导航系统 M/M/软件版本	限制	最低 RNP	额外的航空器能力

c. 飞行机组资格要求。飞行机组必须成功地完成合格证持有人经批准的RNP AR仪表进近程序的训练大纲，才能实施本节所授权的运行。

d. 签派员/飞行跟踪人员的资格要求。签派员/飞行跟踪人员必须成功地完成合格证持有人经批准的RNP AR仪表进近程序的训练大纲，才能签派/放行本节所授权的运行。

e. 授权的RNP AR程序。授权合格证持有人在下表中所列国内和国外机场实施RNP AR仪表进近程序。

表 2：授权的国内机场的 RNP AR 仪表进近程序

	运行进近程序/标示 Operations Approach Name/Identifier	特殊限制 Special Limitations
1		

表 3：授权的国外机场的 RNP AR 仪表进近程序

	运行进近程序/标示 Operations Approach Name/Identifier	特殊限制 Special Limitations
1		

C0065 使用平视显示器实施标准 I 类及低能见运行

授权合格证持有人按照 AC91-3 咨询通告的要求，使用平视显示器实施标准 I 类及低能见运行。

包括：

a. 批准合格证持有人由具有合适资格的飞行机组在合适的 III 类飞行状态信号牌下，使用自动着陆或装备平视显示器（HUD）的飞机，在无接地区和中心线灯的情况下，使用 RVR 550 米（1800 英尺）的 I 类精密进近着陆最低标准。

b. 标准 II 类运行：适用于在标准 II 类跑道上按照现行运行最低标准，实施 RVR 不低于 300 米（1000 英尺），DH 不低于 30 米（100 英尺）的 II 类运行，使用平视显示器（HUD）至接地的运行。

c. 标准 III 类运行：适用于在标准 III 类跑道上按照现行运行最低标准，使用平视显示器（HUD）至接地的运行。（暂不执行）

d. 特殊 I 类运行：适用在具备满足一定条件的 I 类精密进近跑道上实施 RVR 不低于 450 米（1400 英尺），DH 不低于 45 米（150 英尺）的 I 类运行，使用平视显示器（HUD）至 DH 的运行。

e. 特殊 II 类运行：适用于在不符合国际民航组织（ICAO）标准 II 类 ILS 设施和灯光条件的跑道上，实施 RVR 不低于 300 米（1000 英尺），DH 不低于 30 米（100 英尺）的 II 类运行，使用平视显示器（HUD）至接地。

f. 批准合格证持有人使用表 1 中装备了 HUD 设备的飞机的起飞最低标准（虽然 RVR 150 米（500 英尺）是基于外部目视参考的起飞可批准的最小 RVR 值，但使用起飞引导系统时，批准的最小 RVR 是 RVR 75 米（300 英尺））。

以上运行须分别进行补充审定，并单独予以批准。所批准的机型按对应运行分别填入表 1-5。

经批准后，合格证持有人可在国内公布有对应标准的民用机场执行相应程序和运行最低标准。

表 1：经批准的装备 HUD 设备用于 I 类精密进近

航空器类型（M/M/S）	是否具备引导至 CAT-I 类决断高的 HUD 功能	是否具备引导至 CAT-I 类决断高的自动着陆功能	备注

表 2：经批准的装备 HUD 设备用于 特殊 I 类运行的航空器

航空器类型（M/M/S）	HUD 设备型号	HUD 制造厂商	得到批准的运行类别
B737-300	B-3000	B 公司	I/II/类

A320/321	A-2000	A 公司	I/II/III 类

表 3：经批准的装备 HUD 用于标准 II 类运行的航空器

航空器类型（M/M/S）	HUD 设备型号	HUD 制造厂商	得到批准的运行类别
A320/321	A-2000	A 公司	I/II/III 类

表 4：经批准的装备 HUD 用于特殊 II 类运行的航空器

航空器类型（M/M/S）	HUD 设备型号	HUD 制造厂商	得到批准的运行类别
A320/321	A-2000	A 公司	I/II/III 类

表 5：经批准的装备 HUD 用于低能见起飞的飞机和最小 RVR 值。

航空器类型（M/M/S）	HUD 设备型号	HUD 制造厂商	得到批准的最小 RVR

D0001 机构和人员

a. 合格证持有人在维修主管 XXX 之下，设立了如下管理机构，以落实其对航空器的适航性责任：

机务工程部

b. 合格证持有人的维修管理机构在各地的分布如下：

地点	工程管理职能				航线维修单位
	工程技术	维修控制	质量管理	培训管理	

备注：

带“☆”为协议维修单位，应当按照 D0021 段获得批准。

未做任何标识的为实施维修工程管理工作外委的委托方的具体责任部门。

带“▲”为承接外委维修工程管理工作的受委托方的具体责任部门。

D0003 航空器清单

批准合格证持有人使用下表列出的航空器：

登记号	制造厂/型号/系列号	出厂序号	运行依据	特殊运行(0005)	备注

上述航空器清单自主任维修监察员签署的批准生效日期起，有效期限截至：_____年___月____日

D0005 维修工程管理手册

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、对列入其运行规范的航空器的维修进行管理的手册，合格证持有人必须在实际工作中执行：

文件编号	文件名称	日期

b. 上述文件及其任何修订版次必须在封面和有效页清单由局方盖章并签批后才能生效。

c. 除本段 d 的情况外，上述文件中引用的具体工作程序在局方批准手册后自动获得认可，并且合格证持有人可以按照规定的程序进行修订。合格证持有人在实际工作中也必须执行这些工作程序。

d. 对于需要局方批准的特殊工作程序，如不包括在上述文件中，必须由局方单独批准后才能生效。

e. 局方有权按照规章的要求，持续对上述文件及其引用的工作程序进行评估，并对任何不符合的问题提出改正要求。合格证持有人必须对局方提出的问题及时采取适当的改正措施，否则将造成上述批准或者认可的自动失效。

f. 上述文件及其引用工作程序的批准或者认可的失效，将直接造成合格证持有人运行规范的失效或者对其采取必要的额外限制。

D0007 培训大纲

a. 下表列出的是合格证持有人获得批准的、对其维修系统的人员进行培训和培训管理的大纲，是合格证持有人在实际培训中必须执行的最低标准：

文件编号	文件名称	日期

b. 上述文件及其任何修订版次必须在封面和有效页清单由局方盖章并签批后才能生效。

c. 上述文件中引用的具体工作程序和标准在局方批准手册后自动获得认可，并且合格证持有人可以按照规定的程序进行修订。合格证持有人在实际工作中也必须执行这些工作程序和标准。

d. 局方有权按照规章的要求，持续对上述文件及其引用的工作程序和标准进行评估，并对任何不符合的问题提出改正要求。合格证持有人必须对局方提出的问题及时采取适当的改正措施，否则将造成上述批准或者认可的自动失效。

e. 上述文件及其引用工作程序和标准的批准或者认可的实效，将直接造成合格证持有人运行规范的失效或者对其采取必要的额外限制。

D0009 航空器维修方案/航空器检查大纲

a. 下表列出的文件是合格证持有人获得批准的、对其运行的航空器进行维修的具体方案，合格证持有人必须按照每架航空器适用的文件准备和计划维修任务：

制造厂/型号/系列号	文件标题和编号	日期

b. 上述文件必须在封面和有效页清单由局方盖章并签批后才能生效。

c. 上述文件中规定维修任务的执行程序和标准应当具体说明。

d. 对于上述文件中没有具体时间间隔的子部件或者子项目，应当按照有关的部件或者项目规定的同样时限来执行维修任务。

e. 合格证持有人必须持续监控上述文件的有效性，并及时对不能保证航空器适航状况的问题进行修订。

f. 当合格证持有人认为有必要执行上述文件规定之外的重复维修任务时，合格证持有人必须及时将其纳入相应的上述文件中。

g. 在合理的不可预见情况下导致无法按照计划实施上述文件规定的维修任务时，其偏离应当在局方规定的范围，并向局方报告。

h. 局方有权按照规章的要求，持续对上述文件及其执行程序和标准进行评估，并对任何不符合的问题提出改正要求。合格证持有人必须对局方提出的问题及时采取适当的改正措施，否则将造成上述文件批准的自动失效。

i. 上述文件批准的失效，将直接造成合格证持有人运行规范的失效或者对其采取必要的运行限制。

j. 对于下表列出航空器，合格证持有人使用协议方的维修方案，应当按照 D0017 段获得批准：

航空器登记号	制造厂/型号/系列号

D0015 最低设备清单

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、允许在不工作的情况下运行航空器的设备或者项目清单：

文件名称和编号	适用航空器型号/范围	日期

b. 上述文件及其修订必须在封面和修订控制页由局方盖章并签批后才能生效。

c. 合格证持有人只在上述文件中规定的条件和限制的情况下，才允许其使用上述文件放行航空器。

d. 按照上述文件放行航空器后，如果合格证持有人不能按照局方的有关规定对设备或者项目不工作情况的纠正进行有效控制，则不得继续运行带有不工作设备或者项目的航空器。

e. 局方有权按照规章的要求，持续对上述文件进行评估，并对任何不符合的问题提出改正要求。合格证持有人必须对局方提出的问题及时采取适当的改正措施，否则将造成上述文件批准的自动失效。

f. 如果被明显滥用，局方有权决定上述文件批准的失效。

g. 上述文件批准的失效，将造成合格证持有人不得运行带有不工作设备或者项目的航空器。

h. 合格证持有人不得使用上述文件放行没有列入适用范围的航空器。

D0017 协议使用维修方案（如适用）

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、允许其按照协议对其运营的航空器进行维修所使用的协议方的维修方案，合格证持有人必须按照每架航空器适用的协议方的维修方案准备和计划维修任务：

协议方	协议/签订日期	协议范围	维修方案名称/编号/日期

b. 合格证持有人应当确保其航空器独有的每一部件、系统和结构在协议方的维修方案中被考虑。

c. 对于协议方建立了可靠性方案的航空器，合格证持有人上表中列出的适用航空器应当包括在协议方的机队中，并加入协议方的可靠性管理体系。

d. 协议方维修方案的执行规则，合格证持有人应当同样遵守。

e. 协议方应当向合格证持有人提供一份与其维修方案有关的现行手册和文件的复件，并且合格证持有人应当符合这些手册和文件。

f. 合格证持有人应当建立协议管理的规范和有关执行程序，包括对满足上述要求的定期评估要求，并且应当包括在合格证持有人经批准的手册中。

g. 如下述任一情况出现，对合格证持有人协议使用维修方案的批准将被取消：

(1) 协议被取消或者改变；

(2) 协议方因任何原因停止提供协议服务；

(3) 协议方的合格证被修改、暂停、吊销或者终止；

(4) 协议管理的规范和有关执行程序不能被合格证持有人有效执行。

h. 协议使用维修方案批准的取消将直接造成合格证持有人涉及航空器运行批准的失效或者对其采取必要的运行限制。

D0021 协议维修单位

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、作为合格证持有人维修系统一部分的协议维修单位：

单位名称	单位地址	维修许可证号	协议/签署日期

b. 合格证持有人应当确保上表中列出单位实施的具体维修，是按照合格证持有人的维修方案没有偏差地实施的

c. 合格证持有人应当向协议方提供一份协议中要求的现行手册和文件的复件，并且协议方应当符合这些手册和文件。

d. 合格证持有人应当建立协议管理的规范和有关执行程序，包括对协议方的定期评估要求，并且应当包括在合格证持有人经批准的手册中。

e. 如下述任一情况出现，对合格证持有人使用协议维修单位的批准将被取消：

(1) 协议被取消或者改变；

(2) 协议方因任何原因停止提供协议服务；

(3) 协议方的维修许可证被修改、暂停、吊销或者终止；

(4) 协议管理的规范和有关执行程序不能被合格证持有人有效执行。

f. 协议维修单位批准的取消将直接造成合格证持有人涉及航空器运行批准的失效或者对其采取必要的运行限制。

附录二 运输类直升机运营人运行规范

中国民用航空规章第 135 部运行规范
运输类直升机运营人

目　录

A0001 颁发和适用范围

A0003 定义和缩写

A0005 航空器的批准

A0007 特殊批准和限制综述

A0009 豁免和偏离

A0011 管理人员

A0013 其他指定人员

A0015 运行控制

A0021 手提行李程序

A0035 直升机定期载客运行

A0041 出口座位的安排

A0043 地面除冰/防冰程序

A0046 电子飞行包的使用

A0063 小规模 135 部运营人的简化程序

A0081 自动相关监视广播

A0083 数据链通信

A0099 重量与平衡控制程序

D0001 机构和人员

D0003 航空器清单

D0005 维修工程管理手册

D0007 培训大纲

D0009 航空器维修方案/航空器检查大纲

D0015 最低设备清单

D0017 协议使用维修方案（如适用）

D0021 协议维修单位

H0001 运输类直升机的性能要求

H0003 直升机终端区仪表程序

H0009 直升机航线下降区

H0011 备用机场 IFR 天气最低标准

H0017 II 类仪表进近和着陆运行

H0019 III 类仪表进近和着陆运行

H0025 使用区域导航系统的仪表进近运行

H0029 直升机进入某一机场的特殊批准，规定和限制

H0031 低于 IFR 标准起飞最低标准的直升机运行

A0001 颁发和适用范围

a. 本运行规范颁发给_____，其主运行基地位于：

表 1

主运行基地	通信地址

本运行规范持有人的运行合格证编号为_____，在本运行规范中该运行合格证持有人称为合格证持有人。本运行规范批准合格持有人进行中国民用航空规章规定的下列运行：

表 2

运行种类或批准	适用的规章条款	

合格证持有人应按照本运行规范中的批准项目、限制和程序以及所有适用的中国民用航空规章实施运行。

b. 本运行规范自批准的生效日期起开始生效，只要合格证持有人持有中国民用航空局颁发的经济许可，并且合格证持有人持续满足中国民用航空规章运行合格审定的相关要求，本运行规范将一直有效。

c. 合格证持有人只能使用运行合格证上的企业名称实施 a 款中所述的运行。

d. 批准合格证持有人在不以取酬和出租为目的前提下，根据本运行规范适用条款的批准，可以进行中国民用航空规章第 91 部规定的机组成员训练、维修试飞、调机和载运本公司职员所需的飞行运行而无需再获取局方另行批准。

A0003 定义和缩写

A0005 航空器的批准

批准合格证持有人按照中国民用航空规章第 135 部规定，使用下述批准的构型航空器和规定的运行种类或项目实施运行：

厂家/型别/系列	运行种类	构型（载客或载货）	航空器级别/类别	航路	飞行条件

A0007 特殊批准和限制综述

a. 批准合格证持有人根据下表中的特殊批准参照条号实施：

	条号
批准合格证持有人按照运行规范 A0009 所列豁免批准，根据适用情况，在航路上实施延伸跨水运行而无需符合 CCAR-135 部第 135.175 条(a)(2)的要求。	
批准合格证持有人实施非管制空域航路 IFR 运行。	
批准合格证持有人使用特定电子记录保持系统。	
批准合格证持有人（根据 CCAR-135 部第 135.41 条(a)款和第 135.347 条(a)款的偏离规定作为 135 部单个机长运营人实施运行。	
批准合格证持有人的 GLS 运行能力。	

b. 不批准合格证持有人也不允许其：

	条号

注：列入上两表格的各条运行规范为 135 部规章要求的合格证持有人或申请人必备条件之外的各条批准。对于上述的这些规范条款，135 部合格证持有人或申请人可根据各自运行需要进行选择，通过审定获得局方批准。本例中的 a 表所列出的各条运行规规范为已经局方审定批准，b 表所列出的为合格证持有人或申请人侯备选择或具有某条运行规范运行能力，但没有经过局方审定批准，是被局方禁止运行的规范条款。

A0009 豁免和偏离

批准合格证持有人根据中国民用航空规章颁发的下述豁免和偏离中的有关规定、条件和限制实施运行。不允许合格证持有人，合格证持有人也不应当根据中国民用航空规章颁发的其他豁免和/或偏离条款进行任何运行。

a. 豁免：

豁免批准号	失效日期	注释和参考

b. 偏离：

偏离批准号	偏离的规章条款	描述	条件和限制

A0011 管理人员

批准合格证持有人下述管理职位：

规章条款规定的职位	姓名	等同的公司职位

A0013 其他指定人员

a. 下列人员被指定为合格证持有人服务的政府事务联系人：

姓名	职务	联系地址

b. 指定下述人员正式代表合格证持有人申请和接收运行规范：

职务	姓名	相应运行规范部分

c. 飞行人员清单（见附件）。

A0015 运行控制

a. 航空器定位：合格证持有人使用本条款所述的体系获取航空器地面位置信息。

b. 机场资料：合格证持有人使用本条所述体系进行获取、保持和分发其所用机场的最新资料。

c. 气象资料：合格证持有人使用本条款所述的体系获取和分发用于飞行运行控制的航空气象资料。

A0021 手提行李程序

a. 批准合格证持有人使用本条所述，符合 CCAR-135 部第 135.87 条要求的经批准的手提行李程序。

b. 批准合格证持有人使用不携带手提行李程序。

A0035 直升机定期载客运行

a. 批准合格证持有人按照 CCAR-135 部实施下列直升机定期载客运行：

使用具有《运输类旋翼航空器适航规定》CCAR-29 部运输 A 类审定合格证的直升机，所运行的机场为运行规范 H0039 条批准的机场实施定期载客运行。

b. 合格证持有人不得实施本条运行规范之外的其他定期载客运行。

c. 特殊限制和规定。

A0041 出口座位的安排

批准合格证持有人使用按 CCAR-135 部第 135.133 条编写，在本条运行规范中描述或引用的出口座位控制程序。

A0043 地面除冰/防冰程序

a. 批准合格证持有人使用下列批准的程序，按照下述描述，根据适用的情况在地面结冰情况下确定运行。

(1) 按照 CCAR-135 部第 135.237 条要求，批准合格证持有人在地面结冰条件下的使用下述航空器外部检查程序。

(2) 批准合格证持有人使用地面除冰/防冰大纲。

b. 批准合格证持有人进行起飞前污染检查或使用下列批准的替代程序。

(1) 任何存在霜、冰或雪附着在飞机表面的可能条件时，合格证持有人在飞机起飞前须对飞机进行检查或使用批准的替代程序。该检查或程序应当可以确认飞机的机翼、操纵舵面、螺旋桨、发动机进气道和其它关键表面不附着霜、冰或雪。

(2) 实施检查或按替代程序实施检查的程序在本节中描述或引用。

(3) 除上述之外，驾驶员在初始和定期复训飞行检查中证明其已具有在地面结冰条件下运行的知识。

c. 批准 135 部航空器运营人无除冰/防冰程序的运行

(1) 仅当合格证持有人不在地面结冰的条件下运行时，本条才适用。CCAR-135 部地面除冰规定不适用于不在地面结冰条件下运行的合格证持有人。根据规章，地面结冰天气条件的存在是指在任何时候霜、冰或雪有可能附着在航空器的表面的天气条件。如果合格证持有人不在地面结冰天气条件下运行，则也不要求该合格证持有人对驾驶员进行相应训练和制定起飞前航空器污染检查程序。

(2) 如合格证持有人的运行在任何时候都不存在地面结冰的条件，批准合格证持有人无地面除/防冰程序实施运行。

A0046 电子飞行包的使用

批准合格证持有人使用本条运行规范描述和/或引用的电子飞行包。

a. 1 级电子飞行包：授权合格证持有人使用的 1 级电子飞行包和应用软件见表 1。

b. 2 级电子飞行包：授权合格证持有人使用的 2 级电子飞行包和应用软件见表 1。飞机必须获得适航审定部门有关电源、数据连接、安装支架的批准。

c. 3 级电子飞行包：授权合格证持有人使用的 3 级电子飞行包和应用软件见表 1。

表 1：授权使用的电子飞行包和应用软件版本

飞机制造商/型别/系列	
硬件级别	
硬件制造商和型号	
操作系统版本	
软件类型	
应用程序/版本/数据库更新源	
功能	
固定方式	
要求和限制	

d. 训练大纲。合格证持有人经批准的训练大纲必须包括飞行机组、电子飞行包管理员等有关人员使用表 1 中列出的电子飞行包的相关训练内容。

e. 数据库管理。合格证持有人必须在手册中明确实现电子飞行包功能所要求的数据库更新和维护的有关程序。

f. 功能性。合格证持有人有责任确保电子飞行包和相应软件能够提供所需的数据、信息以及解决方案，以顺利实现电子飞行包对应功能；否则，应配备非电子形式的备份信息。

g. 电子飞行包维护。合格证持有人的训练大纲必须包括电子飞行包使用和维护等内容的要求。

A0063 小规模 135 部运营人的简化程序

批准合格证持有人（根据 CCAR-135 部第 135.41 条(a)款和第 135.347 条(a)款的偏离规定和本条运行规范的条件和限制）作为仅限非定期载客和全货运行小规模 135 部运营人实施运行。

a. 批准合格证持有人偏离下列 CCAR-135 部条款情况下实施运行：

(1) 第 135.43 条(d)、(m)、(n)、(p)、(q)和(r)款对于运行手册内容部分的要求。

(2) 除非合格证持有人的管理人员和位置符合 CCAR-135 部第 135.27 条(a)款要求，合格证持有人至少有一名符合第 135.29 条条件的人员作为运行主管和另一名符合第 135.29 条条件的人员作为维修主管。如果一名人员符合上述两项条件，合格证持有人则可在两个位置上使用同一名人员。

(3) 除非合格证持有人已具备第 135.347 条要求的驾驶员训练大纲，合格证持有人应当：

(a) 符合第 135.331 条(a)(1)要求的，经批准的新雇员地面训练课程和符合第 135.339 条要求的，经批准的检查员训练课程段。

(b) 符合第 135.333 条要求（包括复训的要求）的，经批准的机组成员应急训练课程。

(c) 符合第 135.335 条要求的，经批准的处置和载运危险物品的地面训练课程。

(d) 可以进行上述(a)、(b)和(c)训练的可用设施。

(e) 与运营人、航空机构或训练中心签订的协议，由这些单位提供相应的并被局方接受的初始、转机型、升级和复训的地面和飞行训练课程。

b. 合格证持有人应当按照下述的限制和条件实施 135 部运行：

(1) 使用的驾驶员包括副驾驶在内不得超过 5 名。

(2) 使用的航空器不超过 5 架。

(3) 使用的航空器不超过 3 个型别。对于本条所指型别是指 CCAR-135 部第 135.293 条(b)中所指的型别。

(4) 不使用型号合格审定为旅客座位数超过 9 座的航空器。

(5) 不实施 II 类或 III 类仪表进近运行。

(6) 在本运行规范相应批准的区域内运行。

A0081 自动相关监视广播

批准合格证持有人使用自动相关监测广播（ADS-B）设备根据适用规章实施 CCAR-135 部运行。

a. 下列航空器和设备被批准在 ADS-B 运行中使用：

航空器 厂家/型号	ADS-B 系统/设备 厂家/型号/系列

b．限制和规定

(1) 对于可以保证 ADS-B 系统持续满足标准的设计完整性必须按照批准的持续适航维修大纲进行定期试验和/或检查。

(2) 当按照补充型号合格证（STC）已安装了 ADS-B 设备，局方批准的航空器飞行手册的增补部分或增补的航空器飞行手册必须随时载于机上。

(3) 除在经过适当训练的检查员监视下，在批准飞行机组成员使用 ADS-B 设备之前必须完成批准的包括 ADS-B 设备、操作、程序、条件和限制训练大纲的训练。

(4) 批准合格证持有人使用 ADS-B 应用于下列运行中：

批准运营人	VMC 条件下	IMC 条件下
使用 ADS-B CDTI 作为情景判断依据		
使用 ADS-B CDTI 作为“发现和避让”运行的目视搜寻引导		

A0083 数据链通信

批准合格证持有人在航路上按照本条的限制和规定实施数据链通信。

a．批准合格证持有人使用下列航空器和局方审定的数据链通信系统实施 CPDLC/ADS-C 运行：

表 1

飞机	数据链系统			通信子网	CSP	RCP	RSP	限制
	制造商	型号	INTERO					

b. 训练。合格证持有人必须确保飞行员和签派员在执行数据链通信运行前，已经完成了经批准的训练大纲。飞行员和签派员必须熟知并遵守下列要求：

(1) 所有适用于经安装数据链系统的使用和运行规定；

(2) 飞行计划的标注和相关要求。

c. 航空器改装（包括软件升级）。合格证持有人必须对航空器改装进行评估，确认航空器符合性是否发生改变。改装设计许可的所有人必须核实改装不会影响数据链系统。如果改装对数据链系统造成影响，设计方必须提供关于相关互可操作性要求标准（INTEROP）、通信子网和性能标准的符合性声明。合格证持有人必须在每次改装后确定航空器的符合性。

d. 通信覆盖。合格证持有人必须确保航空器的通信子网通信覆盖能力对所飞航路是足够的。为了获得足够的通信覆盖，合格证持有人可能必须调整航空器的通信媒介管理参数（例如，系统自动从甚高频数据链（VDL）切换到卫星通信（SATCOM））。

e. 语音通信。在数据链通信运行期间，必须按运行区域要求持续监控语音通信。

f. 获得 PBCS 运行批准的合格证持有人必须确保其 CSP 满足表 1 中的规范。与 CSP 之间的协议必须包括：

(1) 系统故障通告；

(2) 与表 1 中所需通信性能（RCP）和所需监视性能（RSP）有关的 CSP 性能指标配额；

(3)数据链报文记录；

(4) CSP 完好性；

(5) 所飞航路足够的通信子网覆盖。

g. 不正常事件报告和性能监控。合格证持有人必须将不正常事件报告流程加入日常运行之中，对于获得 PBCS 运行批准的合格证持有人还应对数据链运行性能实施监控与跟踪。

h. CPDLC/ADS-C 限制与规定。合格证持有人应在本运行规范 B0039 列出的空中交通管制（ATS）的基础设施支持 FANS-1/A 空中交通管制数据链设备和/或 ATN-符合性数据链通信设备（根据相适应情况）的区域实施航路 CPDLC/ADS-C 运行；合格证持有人所有实施国内 CPDLC/ADS-C 运行的航空器必须装备局方审定的防撞系统并且该设备处于打开和工作状态。

A0099 重量与平衡控制程序

为对合格证持有人按照本规范有关规定运行的飞机进行重量与平衡控制，确保飞机装载不超过最大起飞全重并使重心位于限制范围内，制定下述程序：

a. 在运营人重量与平衡控制方案中，使用实际或经批准的平均的旅客和机组重量的程序。

b. 在运营人重量与平衡控制方案中，使用实际的或批准的平均行李重量的程序。

c. 在包机飞行和其它包括专机特殊服务中，计算重量与平衡时应使用旅客实际重量和行李重量。

d. 所有飞机的重量必须按照运营人重量与平衡控制方案中所列的确定单架飞机或机队的称重程序确定。

e. 日常运行中必须使用下列配载表和指南：

飞机(厂家/型号/系列)	配载表种类	配载表说明	重量与平衡控制程序

f. 批准合格证持有人使用实际重量或下表列出的实际、标准平均或调查得出的平均重量的组合作为小客舱航空器（审定为 5-29 旅客座位）旅客和行李重量控制程序：

表 1：可选择的重量—小客舱航空器（5-29 旅客座位）

行类别	女比率	旅客重量			手提/个人物品重量			交运行李重量			机旁行李重量			大件行李重量		
		法	/冬季重量	效日期	法	量	效日期	法	量	效日期	法	量	效日期	法	量	效日期

g．限制和规定

除单发涡轮驱动的应急医疗服务直升机运行外，所有单发、活塞式发动机驱动的航空器和所有审定为旅客座位少于 5 座的航空器必须使用实际重量。

D0001 机构和人员

a. 合格证持有人在维修主管 XXX 之下，设立了如下管理机构，以落实其对航空器的适航性责任：

机务工程部

b. 合格证持有人的维修管理机构在各地的分布如下：

地点	工程管理职能				航线维修单位
	工程技术	维修控制	质量管理	培训管理	

备注：

带“☆”为协议维修单位，应当按照 D0021 段获得批准。

未做任何标识的为实施维修工程管理工作外委的委托方的具体责任部门。

带“▲”为承接外委维修工程管理工作的受委托方的具体责任部门。

D0003 航空器清单

批准合格证持有人使用下表列出的航空器：

登记号	制造厂/型号/系列号	出厂序号	运行依据	特殊运行(0005)	备注

上述航空器清单自主任维修监察员签署的批准生效日期起，有效期限截至：_____年___月____日

D0005 维修工程管理手册

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、对列入其运行规范的航空器的维修进行管理的手册，合格证持有人必须在实际工作中执行：

文件编号	文件名称	日期

b. 上述文件及其任何修订版次必须在封面和有效页清单由局方盖章并签批后才能生效。

c. 除本段 d 的情况外，上述文件中引用的具体工作程序在局方批准手册后自动获得认可，并且合格证持有人可以按照规定的程序进行修订。合格证持有人在实际工作中也必须执行这些工作程序。

d. 对于需要局方批准的特殊工作程序，如不包括在上述文件中，必须由局方单独批准后才能生效。

e. 局方有权按照规章的要求，持续对上述文件及其引用的工作程序进行评估，并对任何不符合的问题提出改正要求。合格证持有人必须对局方提出的问题及时采取适当的改正措施，否则将造成上述批准或者认可的自动失效。

f. 上述文件及其引用工作程序的批准或者认可的失效，将直接造成合格证持有人运行规范的失效或者对其采取必要的额外限制。

D0007 培训大纲

a. 下表列出的是合格证持有人获得批准的、对其维修系统的人员进行培训和培训管理的大纲，是合格证持有人在实际培训中必须执行的最低标准：

文件编号	文件名称	日期

b. 上述文件及其任何修订版次必须在封面和有效页清单由局方盖章并签批后才能生效。

c. 上述文件中引用的具体工作程序和标准在局方批准手册后自动获得认可，并且合格证持有人可以按照规定的程序进行修订。合格证持有人在实际工作中也必须执行这些工作程序和标准。

d. 局方有权按照规章的要求，持续对上述文件及其引用的工作程序和标准进行评估，并对任何不符合的问题提出改正要求。合格证持有人必须对局方提出的问题及时采取适当的改正措施，否则将造成上述批准或者认可的自动失效。

e. 上述文件及其引用工作程序和标准的批准或者认可的实效，将直接造成合格证持有人运行规范的失效或者对其采取必要的额外限制。

D0009 航空器维修方案/航空器检查大纲

a. 下表列出的文件是合格证持有人获得批准的、对其运行的航空器进行维修的具体方案，合格证持有人必须按照每架航空器适用的文件准备和计划维修任务：

制造厂/型号/系列号	文件标题和编号	日期

b. 上述文件必须在封面和有效页清单由局方盖章并签批后才能生效。

c. 上述文件中规定维修任务的执行程序和标准应当具体说明。

d. 对于上述文件中没有具体时间间隔的子部件或者子项目，应当按照有关的部件或者项目规定的同样时限来执行维修任务。

e. 合格证持有人必须持续监控上述文件的有效性，并及时对不能保证航空器适航状况的问题进行修订。

f. 当合格证持有人认为有必要执行上述文件规定之外的重复维修任务时，合格证持有人必须及时将其纳入相应的上述文件中。

g. 在合理的不可预见情况下导致无法按照计划实施上述文件规定的维修任务时，其偏离应当在局方规定的范围，并向局方报告。

h. 局方有权按照规章的要求，持续对上述文件及其执行程序和标准进行评估，并对任何不符合的问题提出改正要求。合格证持有人必须对局方提出的问题及时采取适当的改正措施，否则将造成上述文件批准的自动失效。

i. 上述文件批准的失效，将直接造成合格证持有人运行规范的失效或者对其采取必要的运行限制。

j. 对于下表列出航空器，合格证持有人使用协议方的维修方案，应当按照 D0017 段获得批准：

航空器登记号	制造厂/型号/系列号

D0015 最低设备清单

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、允许在不工作的情况下运行航空器的设备或者项目清单：

文件名称和编号	适用航空器型号/范围	日期

b. 上述文件及其修订必须在封面和修订控制页由局方盖章并签批后才能生效。

c. 合格证持有人只在上述文件中规定的条件和限制的情况下，才允许其使用上述文件放行航空器。

d. 按照上述文件放行航空器后，如果合格证持有人不能按照局方的有关规定对设备或者项目不工作情况的纠正进行有效控制，则不得继续运行带有不工作设备或者项目的航空器。

e. 局方有权按照规章的要求，持续对上述文件进行评估，并对任何不符合的问题提出改正要求。合格证持有人必须对局方提出的问题及时采取适当的改正措施，否则将造成上述文件批准的自动失效。

f. 如果被明显滥用，局方有权决定上述文件批准的失效。

g. 上述文件批准的失效，将造成合格证持有人不得运行带有不工作设备或者项目的航空器。

h. 合格证持有人不得使用上述文件放行没有列入适用范围的航空器。

D0017 协议使用维修方案（如适用）

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、允许其按照协议对其运营的航空器进行维修所使用的协议方的维修方案，合格证持有人必须按照每架航空器适用的协议方的维修方案准备和计划维修任务：

协议方	协议/签订日期	协议范围	维修方案名称/编号/日期

b. 合格证持有人应当确保其航空器独有的每一部件、系统和结构在协议方的维修方案中被考虑。

c. 对于协议方建立了可靠性方案的航空器，合格证持有人上表中列出的适用航空器应当包括在协议方的机队中，并加入协议方的可靠性管理体系。

d. 协议方维修方案的执行规则，合格证持有人应当同样遵守。

e. 协议方应当向合格证持有人提供一份与其维修方案有关的现行手册和文件的复件，并且合格证持有人应当符合这些手册和文件。

f. 合格证持有人应当建立协议管理的规范和有关执行程序，包括对满足上述要求的定期评估要求，并且应当包括在合格证持有人经批准的手册中。

g. 如下述任一情况出现，对合格证持有人协议使用维修方案的批准将被取消：

(1) 协议被取消或者改变；

(2) 协议方因任何原因停止提供协议服务；

(3) 协议方的合格证被修改、暂停、吊销或者终止；

(4) 协议管理的规范和有关执行程序不能被合格证持有人有效执行。

h. 协议使用维修方案批准的取消将直接造成合格证持有人涉及航空器运行批准的失效或者对其采取必要的运行限制。

D0021 协议维修单位

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、作为合格证持有人维修系统一部分的协议维修单位：

单位名称	单位地址	维修许可证号	协议/签署日期

b. 合格证持有人应当确保上表中列出单位实施的具体维修，是按照合格证持有人的维修方案没有偏差地实施的

c. 合格证持有人应当向协议方提供一份协议中要求的现行手册和文件的复件，并且协议方应当符合这些手册和文件。

d. 合格证持有人应当建立协议管理的规范和有关执行程序，包括对协议方的定期评估要求，并且应当包括在合格证持有人经批准的手册中。

e. 如下述任一情况出现，对合格证持有人使用协议维修单位的批准将被取消：

(1) 协议被取消或者改变；

(2) 协议方因任何原因停止提供协议服务；

(3) 协议方的维修许可证被修改、暂停、吊销或者终止；

(4) 协议管理的规范和有关执行程序不能被合格证持有人有效执行。

f. 协议维修单位批准的取消将直接造成合格证持有人涉及航空器运行批准的失效或者对其采取必要的运行限制。

H0001 运输类直升机的性能要求

批准合格证持有人根据适用情况，在遵守旋翼机飞行手册最低性能和运行数据要求，以及本条 a、b 和 c 款所列出的特殊运行条件和限制的前提下，使用下列表格中所列的运输类直升机。

直升机生产厂家/型号/系列	座位数

a. 旅客座位数等于或少于 9 座的运输类直升机：

(1) 起飞全重不得超过旋翼机飞行手册中规定的，在特别起飞高度、气温和风向条件下，有地面效应悬停的全发起飞功率的最大重量。

(2) 着陆最大全重不得超过旋翼机飞行手册中规定的，在特别着陆高度、气温和风向条件下，有地面效应悬停的全发起飞功率的最大重量。

(3) 对于上述两种情况，由于运行条件的限制（如有限范围的垂直起飞/降落或者塔尖位置的起飞/降落）预期不能建立有效的地面效应，直升机的全重不得超过旋翼机飞行手册中规定的，在特别高度、气温和风向条件下，没有地面效应悬停的全发起飞功率的最大重量。

b. 旅客座位数为 10 至 19 座的运输类直升机应当遵守本条 a(1)和 a(2)规定的重量限制，另外还需遵守：

(1) 起飞全重不得超过旋翼机飞行手册规定的，在关键发动机失效情况下，其他发动机工作 30 分钟或在特定起飞高度和温度保持一发不工作的最大连续功率，在起飞平面 1000 英尺（300 米）之上仍可保持每分钟 150 英尺（45 米）爬升率的最大重量。

(2) 着陆全重不得超过旋翼机飞行手册规定的，在关键发动机失效情况下，其他发动机工作 30 分钟或在特定着陆高度和温度保持一发不工作的最大连续功率，在着陆平面 1000 英尺（300 米）之上仍可保持每分钟 150 英尺（45 米）爬升率的最大重量。

c. 旅客座位数等于或多于 20 座的直升机，或等于或多于 10 座且用于定期运行的直升机，应使用批准的程序运行，并且：

(1) 对于起飞时的高度和温度，起飞直升机的全重不得超过最大全重，使得在起飞决断点或之前识别的发动机失效的情况下，直升机能够在可用中断起飞距离内着陆；或在起飞决断点之后识别的发动机失效的情况下，继续起飞，超越所有障碍物，并满足本条 b(1)爬升要求。

(2) 直升机应能够，当在航路上发动机失效的情况下，不低于适用的最低飞行高度继续飞行到达目的地或备降机场。

(3) 对于着陆时的高度和温度，着陆直升机的全重不得超过最大全重，使得在着陆决断点或之前识别的发动机失效的情况下，直升机能够在可用着陆距离内着陆或执行中断着陆；超越所有障碍物，并且并满足本条 b(2)爬升要求；或在着陆决断点之后识别的发动机失效的情况下，直升机应能够着陆并停止在可用着陆距离内。

H0003 直升机终端区仪表程序

a. 批准合格证持有人使用本条运行规范中规定的程序和最低标准进行终端区仪表运行，但需符合下列条件之一：

(1) 使用的终端区仪表程序是本条运行规范所规定的。

(2) 使用的终端区仪表程序是《机场运行最低标准的制定与实施规定》CCAR-97 部所规定的。

(3) 在军用机场使用的终端区仪表程序由军事机构规定。

(4) 假如批准了外国机场运行，所使用的终端区仪表程序是由国际民航组织缔约国规定或批准。该终端区仪表程序应当符合国际民航组织文件《飞行导航服务》（8168-OPS）航空器运行第 II 卷中规定的程序或美国终端区仪表标准程序（TERPS）。

b. 如果适用，在外国机场仪表进近的特殊限制和规定

(1) 只要合格证持有人确定其所制定的每个程序都符合国际民航组织文件《飞行导航服务》（8168-OPS）航空器运行第 II 卷中规定的程序或美国终端区仪表标准程序（TERPS），并且向主管的民航地区管理局提交了一份具有支持文件的终端区仪表程序，合格证持有人就可以在任何的外国机场使用该终端区仪表程序。

(2) 在外国机场，如民航局决定不准中国公共航空承运人使用的终端区仪表程序，合格证持有人不得使用。在这种情况下，合格证持有人可以制定自己的终端区仪表程序，只要确定该程序符合国际民航组织文件《飞行导航服务》（8168-OPS）航空器运行第 II 卷中规定的程序或美国终端区仪表标准程序（TERPS）并且向主管的民航地区管理局提交了一份具有支持文件的终端区仪表程序，合格证持有人就可以在该外国机场使用该终端区仪表程序。

(3) 当在使用公制的机场运行并且最低限制只用米规定时，合格证持有人在起飞和着陆时应使用下表中的公制等量值。（N/A=不适用）

表 1

跑道视程（RVR）转换	
英尺	米
300	75
400	125
500	150
600	175
700	200
1000	300
1200	350
1600	500
1800	550
2000	600
2100	650

2400	750
3000	1000
4000	1200
4500	1400
5000	1500
6000	1800

表 2

气象能见度转换		
法定英里	米	海里
1/4	400	$^{1}/_{4}$
3/8	600	3/8
1/2	800	1/2
5/8	1000	5/8
3/4	1200	7/10
7/8	1400	7/8
1	1600	9/10
$1^{1}/_{8}$	1800	$1^{1}/_{8}$
$1^{1}/_{4}$	2000	$1^{1}/_{10}$
$1^{1}/_{2}$	2400	$1^{3}/_{10}$
$1^{3}/_{4}$	2800	$1^{1}/_{2}$
2	3200	$1^{3}/_{4}$
$2^{1}/_{4}$	3600	2
$2^{1}/_{2}$	4000	$2^{2}/_{10}$
$2^{3}/_{4}$	4400	$2^{4}/_{10}$
3	4800	$2^{6}/_{10}$

(4) 当在发布的着陆最低限制是以 RVR 规定的外国机场运行时，在 RVR 得不到情况下，可能要报告气象能见度。当以气象能见度报告最低标准时，合格证持有人应通过把报告的能见度乘以表 3 所示的适当系数把气象能见度转换成 RVR。报告的能见度转换成 RVR 只用于 I 类着陆最低标准，不用于起飞最低标准，II 或 III 类最低标准或者报告的 RVR 适用时。

表 3：[RVR=（报告的气象能见度）×（系数）]

可获得的灯光	白天	夜晚
高强度进近和跑道灯光	1.5	2.0
不是上面的任何类型的灯光装置	1.0	1.5
没有照明	1.0	不适用

H0009 直升机航线下降区

批准合格证持有人在本条批准的区域内使用直升机航线下降程序。合格证持有人所有的直升机航线下降飞行应按照本条中规定的最低批准高度（LAA），限制和其它条件进行。

a. 特殊限制

(1) 下降区必须全部在水面之上；

(2) 任何时候存在下列条件之一的，都不允许下降低于平面之上 700 英尺高度：

(a) 在直升机航线下降区发现任何障碍物；

(b) 没有安装无线电高度表或者无线电高度表不工作；

(c) 没有安装地面显示雷达或地面显示雷达不工作。

(3) 在 IFR 飞行下的用于任何直升机航线下降区的最低高度不得低于平面之上 400 英尺。

b. 批准的直升机航线下降飞行。下表规定了 IFR 飞行允许的最低高度和批准的直升机航线下降区。

批准的直升机航线下降区	最低批准高度（LAA）	备注，限制和条件

H0011 备用机场 IFR 天气最低标准

批准合格证持有人从下表中获取备用机场天气最低标准。任何情况下，合格证持有人都不得使用低于从这个表中获取的适用备用机场天气最低标准。在确定备用机场天气最低标准时，合格证持有人不应使用规定不批准使用备用机场天气最低标准的任何已公布的仪表进近程序。

备用机场 IFR 天气最低标准		
进近设施配置	云底高	能见度

H0017 II 类仪表进近和着陆运行

批准合格证持有人使用本条规定的程序和最低标准，在本条 g 款列出的机场和跑道进行 II 类仪表进近和着陆运行，而不得进行其他 II 类运行。

a. II 类进近和着陆最低标准和批准的航空器。批准合格证持有人不应使用低于任何适用的已公布的 II 类仪表进近程序。运行规范所规定的 II 类 IFR 着陆最低标准是批准在任何机场使用的最低 II 类标准。只要符合本条 g 款中的特殊限制，批准合格证持有人在下表所列的机场和跑道使用下列 II 类直线进近和着陆最低标准。

航空器厂家/型号/系列（M/M/S）	决断高不小于	批准的最低 RVR

b. 所需的 II 类机载设备。中国民用航空规章和局方批准的旋翼机飞行手册中关于 II 类运行所要求的适用的飞行仪表、无线导航设备和其他机载系统必须安装和工作正常。对于 II 类运行，下表所列或参照的附加机载设备也是必需的并且要工作正常。

航空器厂家/型号/系列（M/M/S）附加的设备和特殊规定	II 类运行形式

c. 所需的 RVR 报告设备。除非安装了下列 RVR 报告系统并且能用于要着陆的跑道，合格证持有人不得进行任何 II 类运行。

(1) 对于批准的 RVR500 米（1600 英尺）着陆最低标准，需要接地区 RVR 报告系统并且必须使用。这个 RVR 报告控制所有的运行。

(2) 对于批准的 RVR350 米（1200 英尺）着陆最低标准，需要接地区和着陆滑跑段 RVR 报告系统并且必须使用。接地区 RVR 报告控制所有的运行，着陆滑跑段 RVR 报告为驾驶员提供参考信息。中段 RVR 报告为驾驶员提供参考信息，并且在着陆滑跑段 RVR 报告不可用时，可替代着陆滑跑段 RVR 报告。

d. 驾驶员的合格要求。直到机长已成功地完成了合格证持有人经批准的 II 类训练大纲并且已得到了合格证持有人的 II 类运行合格检查员或局方监察员的检查，批准其合格于 II 类运行。批准合格证持有人用符合这些要求的那些驾驶员进行 II 类运行而不得进行任何其它的 II 类运行。

e. 使用限制。除非最新报告的主控 RVR 为批准进行的运行的最低标准或大于这个标准，合格证持有人不得开始仪表进近程序的最终进近段。假如航空器在最终进近段，主控 RVR 报告最低标准已降低到批准的最低标准以下，进近可继续到适用于进近的决断高度。当接地区 RVR 报告小于 RVR550 米（1800 英尺）时，合格证持有人不得开始仪表进近程序的最终进近段，除非满足全部下列条件：

(1) 安装了上面 B 节所要求的机载设备并且工作令人满意；

(2) 安装了 II 类地面系统所需的部件并且在正常使用状态，包括下列部件：

(a) 地面 II 类导航系统的所需设施。对于 ILS 飞行，可使用精密的或监视雷达定位点，指定的 NDB， VOR， DME 定位点或公布的 GSIA 最低标准定位点代替远台信标。除了规定为“RA NA”的 II 类仪表进近程序（不批准雷达/无线电高度表）以外，可使用工作的雷达/无线电高度表代替近台信标。对中台信标不作要求。

(b) ALSF-1 或 ALSF-2 进近灯光系统或外国等同的灯光系统。在美国机场需要顺序闪光灯。除非具体的国家要求，在外国机场要求顺序闪光灯。

(c) 高强度跑道灯。

(d) 批准的接地区灯和跑道中线灯。

(3) 本条 c 所要求的 RVR 报告系统的工作正常。

(4) 计划着陆跑道的侧风为 10 海里或更小。

f. 复飞要求。当存在下列任何条件之一时，应当进行复飞：

(1) 到达批准的决断高度，驾驶员不能够仅以 II 类灯光系统的灯光来建立足够的目视参考物操作航空器继续进近。

(2) 在通过批准的决断高度后，驾驶员失去了以 II 类灯光系统建立的目视参考或目视参照物变弱，影响了驾驶员只通过该目视参照的继续安全进近。

(3) 驾驶员判断不能够将航空器安全地在接地区着陆。

(4) 在达到决断高度之前，任何要求的 II 类地面系统所需的部件不工作。

(5) 特定 II 类运行所需的任何机载设备不工作。然而，假如批准合格证持有人手动和自动地进行 II 类运行，如自动系统发生了不工作情况，并且在接地区的标高以上 1000 英尺断开，自动进近可改为人工操作继续进近。

g. 批准的 II 类机场和跑道。批准合格证持有人按照 CCAR-97 部批准的机场和跑道上进行 II 类运行。也批准在下表中列出的机场和跑道上进行 II 类运行。

机场（标识）	跑道	特殊限制

H0019 III 类仪表进近和着陆运行

批准合格证持有人使用本条规定的程序和最低标准在本条 g 款列出的机场和跑道进行 III 类仪表进近和着陆运行而不得进行其它的 III 类运行。

a. III 类进近和着陆最低标准。只要符合本条 g 款的特殊限制要求，批准合格证持有人在下表所列批准的机场和跑道使用 III 类直线进近和着陆最低标准。这些最低比标准对于任何机场都是最低的标准。

1. III 类 a 工作可靠但性能下降的运行

航空器厂家/型号/系列（M/M/S）	决断高度	批准的最低 RVR

2.III 类 a 工作可靠的运行

航空器厂家/型号/系列（M/M/S）	决断高/警告高度（DH/AH）	批准的最低 RVR

3. III 类 b 工作可靠的运行

航空器厂家/型号/系列（M/M/S）	决断高/警告高度（DH/AH）	批准的最低 RVR

b. 中国民用航空规章规定的 III 类运行所需的飞行仪表、无线电导航设备和其他机载系统必须安装并且工作正常。下表列出的附加机载设备在进行 III 类运行时也必须工作。

航空器厂家/型号/系列的附加设备和特殊规定	III 类 a	II 类 b
不适用	不适用	不适用

c. 所需的 RVR 报告设备。除非安装了下列 RVR 报告系统并且能用于要着陆的跑道，合格证持有人不得进行任何 III 类运行。

(1) 对于 RVR 600 英尺（175 米）的 III 类着陆最低标准，需要有接地区，中间段和着陆滑跑段 RVR 报告系统并且必须使用。接地区和中间段 RVR 报告控制所有的运行。着陆滑跑段 RVR 报告为驾驶员提供参考信息。

(2) 对于使用抗失效但性能下降的滑跑控制系统的低于 RVR 600 英尺（175 米）的 III 类 b 着陆最低标准，需要接地区，中间段和着陆滑跑段 RVR 报告系统并且必须使用。全部三个 RVR 报告控制所有的运行。

(3) 对于使用工作可靠滑跑控制系统低于 RVR 600 英尺（175 米）的 III 类 b 着陆最低标准，正常需要接地区，中间段和着陆滑跑段 RVR 报告系统并且控制全部运行。假如这些 RVR 报告系统中的一个不工作，可使用剩下的两个 RVR 报告系统启动和继续这些运行。这两个 RVR 报告控制运行。

d. 驾驶员的合格要求。本条 a 和 g 中规定的最低标准只适用于完成了合格证持有人批准

的 III 类训练大纲并且已得到了合格证持有人的 III 类 a 或者 III 类 a 和 III 类 b 运行合格的检查员或局方监察员检查并合格。除非驾驶员在 III 类运行所使用的特定厂家和型号的直升机上作为机长飞行至少 100 小时，否则不批准该驾驶员在一直升机上作为机长进行 III 类运行。

e. 使用限制。除非最新报告的控制 RVR 为批准进行运行的最低标准或大于这个标准，合格证持有人不得开始仪表进近程序的最后进近段。假如航空器在最后进近段，报告的控制 RVR 已降低到批准的最低标准以下，进近可继续到适用的正在运行的警告高或决断高（AH/DH）。除非满足全部下列条件，当报告的着陆跑道控制的 RVR 小于 II 类最低标准时，合格证持有人不得开始 III 类 a 仪表进近程序的最终进近段，或者当报告的着陆跑道控制的 RVR 小于 III 类 a 最低标准时，合格证持有人不得开始 III 类 b 仪表进近程序的最后进近段：

(1) 安装了本条 b 所要求的机载设备且工作正常。

(2) 除了顺序闪光灯以外的 III 类地面系统的全部所需部件在正常使用状态。对于 ILS 飞行，可使用精密或搜索雷达装置，NDB， VOR， DME 或公布的最低标准 GSIA 装置代替远台信标。

(3) 使用 RVR600 英尺（175 米）以下最低标准的全部 III 类运行应在满足 ICAO III 类滑行路线指示和滑行道中线灯标准的跑道上进行。

(4) 着陆跑道的侧风为 10 海里或更小。

f. 复飞要求

(1) 对于具有抗失效但性能下降飞行操纵系统的 III 类 a 进近，当下面的任何一个条件存在时，起始复飞：

(a)在决断高，驾驶员不能够用接地区或者接地区灯确定充分的目视参考物以便航空器能在接地区接地；

(b) 在通过决断高，假如失去了目视参考或发生了目视参考降低，致使驾驶员难以继续确定航空器能否在接地区接地；

(c) 在接地之前当抗失效但性能下降的飞行操纵系统发生故障；

(d) 假如驾驶员确定接地不能在接地区安全进行；

(e) 当在决断高度之前地面系统所需的任何部件不工作。然而，假如顺序闪光灯不工作可继续进行 III 类的进近和着陆。

(2) 对于具有滑行控制系统的工作可靠的 IIIa 类进近和 IIIb 类进近，当下面的任何一个条件存在时，启动进近失败：

(a) 除非抗失效但性能下降滑跑控制系统用于 III 类 a 和 III 类 b RVR600 英尺（175 米）运行或者工作可靠滑跑控制系统用于低于 RVR 600 英尺 III 类 b 运行，假如最新报告的控制 RVR 在适用的最低标准以下，一旦达到 AH/DH 就需要进行复飞；

(b) 在决断高，驾驶员不能够用接地区或者接地区灯确定充分的目视参考物以便航空器能在接地区接地；

(c) 在通过决断高后，假如失去了目视参考或发生了目视参考降低，致使驾驶员难以继续确定航空器能在接地区接地；

(d) 假如驾驶员确定接地不能在接地区安全进行；

(e) 假如在到达 AH/DH 之前，驾驶员不能确定是否有滑跑控制系统是否可用；

(f) 在到达警告高/决断高(AH/DH)之前航空器所需的一个系统发生故障；

(g) 当在警告高/决断高(AH/DH)之前，地面系统所需的任何部件不工作。但如顺序闪光灯不工作可继续进行 III 类的进近和着陆。

(3) 如果系统失效不影响按照高的进近最低标准进行，本条 f(1)和(2)的要求并不阻止继续按照高的进近类别进近。

g. 批准的 III 类机场和跑道。允许合格证持有人在下表中列出的机场和跑道上进行 III 类运行。

机场（标识）	跑道	特殊限制

H0025 使用区域导航系统的仪表进近运行

批准合格证持有人在按照民用航空规章或运行规范批准的机场和跑道，使用区域导航系统进行公布的 I 类仪表进近程序，并且仅按照这些运行规范批准进行运行。

a. 批准的航空器和设备。批准合格证持有人使用下列航空器和区域导航系统进行仪表进近运行。

航空器厂家/型号/系列（M/M/S）	区域导航系统（制造商/型号）

b. 特殊限制

(1) 除非合格证持有人批准的训练大纲中有设备和特殊程序，并在运行中得到使用，合格证持有人不得进行本条批准的任何运行。

(2) 在圆满完成合格证持有人批准的训练大纲训练之前，航空器的机长不得进行本条批准的运行。驾驶员必须审定合格（通过合格证持有人的飞行检查人员或局方监察员的审定）才能使用机载区域导航系统进行仪表进近运行。

(3) 在用特定的航空器和区域导航系统组合进行运行的最初 6 个月期间，对于这种特定的航空器系统组合的合格证持有人不得使用高于 MDA/DH 但低于 200 英尺和 1/2 法定英里的 IFR 着陆最低标准进行进近，以及批准的那个机场区域导航系统适用仪表进近和着陆能见度/RVR 的最低标准。

H0029 直升机进入某一机场的特殊批准，规定和限制

a.本运行规范批准合格证持有人在下列机场进行特殊直升机的运行。

b.合格证持有人的所有运行都应按照下表所列每一机场的要求和限制进行：

机场 ICAO 标识	特殊规定和限制

H0031 低于 IFR 标准起飞最低标准的直升机运行

对于直升机，标准起飞最低标准规定为 1/2 法定英里能见度或者 RVR2400 英尺。当特定跑道 RVR 报告可用时，RVR 报告应当用于那个跑道的全部起飞运行。基于 RVR 报告运行的所有起飞都应使用本条和 H0013 条规定沿跑道位置所报告的 RVR 值。

a. 当起飞条件低于标准起飞最低标准并且按照本条 b 的规定运行时，批准合格证持有人使用如下规定的小于标准起飞最低标准起飞：

(1) 只要具有下面的至少一个目视设备，能见度、跑到能见度值（RVV）1/4 法定英里或接地区 RVR 1200 英尺。如果 RVR 可用，接地区 RVR 作为主控 RVR。假如没有接地区 RVR 报告，中段 RVR 可替代接地区 RVR。

(a) 可用的高强度跑道灯(HIRL)。

(b) 可用的跑道中线灯(CL)。

(c) 跑道中线标记。

(d) 在没有上面的目视设备情况下，只要跑道的其他标记或跑道灯能为驾驶员提供足够的目视参考以便连续确定起飞表面和在整个起飞滑跑过程中保持方向控制，仍然可以使用能见度或跑到能见度值(RVV)1/4 法定英里。

(2) 只要具有下面全部的目视设备和 RVR 报告可用，接地区 RVR 600 英尺（起飞滑跑开始），中段 RVR 600 英尺和滑跑段 RVR 600 英尺。假如没有接地区 RVR，中间段的 RVR 报告可替代接地区 RVR 报告。

(a) 可用的跑道中线灯(CL)。

(b) 跑道中线标记(RCLM)。

(c) 可用的接地区和着陆滑跑段 RVR 报告系统为使用的跑道提供服务，且两个都是处于主控状态，或者三个 RVR 报告系统为使用的跑道提供服务，每个都是处于主控状态。然而，假如三个 RVR 报告系统中的一个失效，只要剩余两个 RVR 值等于或大于本款列出的适用起飞最低标准就批准起飞。

b. 合格证持有人应在符合下列限制情况下，使用本条 a 款规定的小于标准起飞最低标准进行运行：

(1) 每架航空其必须由包括至少两名驾驶员的飞行机组操纵。不批准使用自动驾驶仪代替副驾驶。

(2) 每个驾驶员操纵位置处必须安装有显示下列可靠指示的可用仪表：

(a) 由陀螺仪显示的航空器俯仰和倾斜信息。

(b) 由陀螺仪显示的航空器航向信息。

(c) 垂直速度。

(d) 空速。

(e) 高度。

(3) 本条 b(2)(a)和 b(2)(b)所要求的每个驾驶员操纵位置的仪表设备必须由独立电源供电。

(4) 每个机长按照本条批准，在特定的航空器厂家和型号的航空器上具备机长经历至少 100 小时，且满意地完成了合格证持有人批准的训练大纲，包括如何确保符合本款 b(6)性能

限制的方法。

(5) 合格证持有人允许在起飞过程中操纵航空器（使用 a 款批准的最低标准）的副驾驶必须至少在特定厂家和型号航空器上具有 100 小时飞行时间并且满意地完成合格证持有人批准的训练大纲中这种最低标准情况下的操作训练。

(6)当 RVR 小于接地区 RVR 1200 英尺和着陆滑跑段 RVR1000 英尺起飞时，使用的每架直升机的起飞重量不得大于在起飞段的任何一点发动机失效情况下能满足下面(a)或(b)项要求。

(a) 转回并且安全地停在起飞区。

(b) 继续起飞并且沿起飞轨迹飞越障碍物的垂直距离达 35 英尺，或者在机场边界内水平高度达 200 英尺或在通过机场边界限之后水平高度达 300 英尺。在本条运行规范中，起飞轨迹即从原地起飞点延伸到起飞表面之上 1500 英尺的那一点或者从起飞构型过渡到航线飞行构型的那一点，两者之间取高值。

附录三 小型航空器运营人运行规范标准格式

中国民用航空规章第 135 部运行规范

小型航空器运营人

目 录

A0001 颁发和适用范围

A0003 定义和缩写

A0005 航空器批准

A0007 特殊批准和限制综述

A0009 豁免和偏离

A0011 管理人员

A0013 其它指定人员

A0015 航空器湿租协议

A0017 航空器互换协议

B0001 运行种类、运行区域

D0001 维修管理人员

D0003 航空器维修

D0005 最低设备清单

E0001 重量与平衡控制程序

H0001 空中游览飞行

T0001 1 至 9 座航空器载客及全货运运行

T0003 10 至 19 座航空器载客运行

A0001 颁发和适用范围(年月日)

运营人的名称、住址、邮政地址、电话和传真号码；

运营人或代管人与航空器的运行相关的有关设施的地址，当设有时，包括其主运行基地和主维修基地的地址

a. 本运行规范颁发给：_____机构名称_____

其主运行基地位于：_____详细地址_____

邮政编码：_____

本运行规范持有人的运行合格证号（编号）为：_____

本运行规范批准持有人按照中国民用航空规章第 135 部进行下述运行：

□小型航空器空中游览

□1 至 9 座航空器载客及全货运运行

□10 至 19 座航空器载客运行

运行规范持有人应按照本运行规范中的批准项目、限制和程序以及所有适用的中国民用航空规章实施运行。

b. 本运行规范从每页下方给出的生效日期起开始生效，只要持有人持续满足中国民用航空规章合格审定的相关要求，本运行规范将一直有效。

c. 合格证（运行规范）持有人只能使用合格证（运行规范）上的企业名称实施 a 款中所述的运行。

A0003 定义和缩写(年月日)

除在本运行规范中另有说明外，所使用的词、词组、定义和缩写的含义都与中国民用航空规章中所使用的含义一致。此外，下列定义适用于按照本运行规范实施的运行。

（如无特定定义或缩写，本节留空）

A0005 航空器的批准(年月日)

批准运营人按照 135 部的条款使用下述航空器实施运行：

运营人参加运行的航空器的清单，列明航空器的型号、国籍标志与登记标志以及该航空器的运行目的和运行区域。

航空器型号 制造商/型号/系列	国籍标志 登记标志	运行依据	运行区域
			境内

A0007 特殊批准和限制综述(年月日)

（以下为举例，如无特殊批准和限制，本节留空）

a. 批准运营人实施下列各条中规定的运行。

参考条号 D005
最低设备清单批准

b. 运营人不允许或不得：

- 将维修方案用于中国注册的租赁航空器
- 将维修方案用于外国注册的租赁航空器

A0009 豁免和偏离(年月日)

批准运营人按照下述豁免和偏离中的有关规定、条件和限制实施运行。这些豁免和偏离是根据中国民用航空规章颁发的。

a. 豁免：

豁免文号	有效日期	注释和参考

b. 偏离：

适用的 CCAR 章节	注释和参考

A0011 管理人员

批准合格证持有人下述管理职位：

规章条款规定的职位	姓名	等同的公司职位

A0013 指定人员(年月日)

a. 运营人指定的负责与局方联系的机构和人员：

机构：
负责人：

b. 指定下述人员正式代表运营人申请和接收运行规范：

职务	姓名	批准部分

c. 运营人在飞行运行中使用的每位飞行人员的姓名，持有执照的类别、编号和等级，体检合格证的有效期限和等级。可以为本项要求的内容单独列出清单，作为运行规范的附件，以便随时修改。

B0001 运行种类、运行区域(年月日)

运营人只能在本运行规范中列出的运行区域实施本条所规定的运行种类。运营人应遵守每一区域中规定的所有限制和程序，以及每一区域所注明的相关各条规定。运营人的运行不得超出本运行规范的批准区域和批准范围。

批准运营人在中华人民共和国境内按照本运行规范的规定实施运行。

a. 小型航空器空中游览

b. 1 至 9 座航空器载客及全货运运行

c. 10 至 19 座航空器载客运行

D0001 维修管理人员(年月日)

运营人在下列管理位置上使用的人员姓名如下：

维修主管

D0002 航空器清单 (年月日)

批准合格证持有人使用下表列出的航空器：

国籍标志 登记标志	航空器型号 制造商/型号/系列	出厂 序号	备注

D0003 航空器维修(年月日)

只要满足下述条件，批准运营人按照 CCAR135 部使用在运营人航空器清单上所列航空器实施运行：

运营人运行的每型航空器的维修方式和地点，提供维修的人员或机构及其资格情况。

序号	机型	维修方式	维修地点	维修人员/机构及资格
1				
2				
3				

D0005 最低设备清单批准 (年月日)

只要满足本条的条件和限制，则批准运营人使用经批准的最低设备清单。运营人不能对任何本条未批准的航空器使用此最低设备清单。

a. 批准的航空器。运营人批准对下列航空器使用批准的最低设备清单。

航空器(厂家/型号/系列)

b. 推迟和修理之间的最大时间。除 c 款的情况外，运营人应在下面列出项目类别规定的时间间隔内完成修理：

(1) A 类。该类项目应在运营人批准的最低设备清单备注栏中规定的时间间隔内完成修理。

(2) B 类。该项目应在 3 个连续日历日(72 小时)内完成修理，不包括在航空器维修记录本中记录发生失效的那一日历日。

(3) C 类。该类项目应在 10 个连续日历日(240 小时)内完成修理，不包括在航空器维修记录本中记录发生失效的那一日历日。

(4) D 类。该类项目应在 120 个连续日历日(2880 小时)内完成修理，不包括航空器维修记录本中记录发生失效的那一日历日。

注：如某机型最低设备清单中没有 A、B、C、D 类修复时间间隔要求的规定，则失效项目的修复期限必须按照该机型最低设备清单中规定的修复期限要求执行。

c. 最低设备清单管理程序。运营人应制定并保持一个综合全面的方案以管理经批准的最低设备清单中列出项目的维修过程。运营人的文件或手册中应包括对最低设备清单管理方案的说明。最低设备清单管理方案至少应包括以下方面：

(1) 提供跟踪日期、项目延期以及随后修理的时间(如适用)的方法。该方法必须包括对每架航空器延期项目数以及对每一延期项目的管理，并可以确定任何推迟修理的原因、延迟时间长度以及项目修理预计日期等。

(2) 在一特定时间和修理地点将所有零件、维修人员和航空器集中在一起的计划。

(3) 对由于无备件而推迟的项目的评审，应确保存在一个有效的发货单以及确定的交付日期。

(4) 对最低设备清单方案的管理人员的职务的说明和职责的描述。

(5) c 分条允许的延长至最大修理间隔的控制程序，包括延长限制以及批准延长所使用的程序。

d. 只要在推迟项目批准后的 24 小时内通知负责的飞行标准地区办公室，则批准运营人按照经批准的最低设备清单使用持续批准以批准 B 类和 C 类项目延长至最大修理间隔。运营人不得批准最低设备清单所规定的任何 A 类项目延长至最大修理间隔，如果证实有滥用现象，飞行标准监管办可以取消对运营人的批准。

E0001 重量与平衡控制程序(年月日)

为对运营人按照本规范有关规定运行的飞机进行重量与平衡控制，确保飞机装载不超过最大起飞全重并使重心位于限制范围内，制定下述程序：

a. 在运营人重量与平衡控制方案中，使用实际或经批准的平均的业载和机组重量的程序。

b. 所有飞机的重量必须按照运营人重量与平衡控制方案中所列的确定单架飞机或机队的称重程序确定。

c. 日常运行中必须使用下列配载表和指南：

航空器（厂家/型号/系列）	载重表种类	载重表说明	重量与平衡控制程序

H0001 空中游览飞行(年月日)

批准运营人实施下列空中游览飞行：

机型	起降地点

T0001 1 至 9 座航空器载客及全货运运行

a. 批准运营人实施下列载客飞行：

机型	起降地点

b. 批准运营人实施下列全货飞行：

机型	起降地点

T0003 10 至 19 座航空器载客运行

批准运营人实施下列载客飞行：

机型	起降地点

附录四 运行规范特殊条款

目　录

X0001 用于 II、III 类以外自动着陆运行的飞行控制引导系统

X0002 起飞后和初始爬升中自动驾驶仪接通－自动飞行引导系统运行

X0003 使用自动驾驶仪代替要求的副驾驶

X0001 用于 II、III 类以外自动着陆运行的飞行控制引导系统

批准合格证持有人在有相应设备的机场上实施自动进近和着陆运行(II 类和 III 类运行除外)。合格证持有人实施自动进近和着陆运行必须遵守本条规定。

a. 批准的飞机和飞行控制引导系统。批准合格证持有人使用下述飞机和自动飞行控制系统实施自动进近和着陆运行。

飞机型号 制造商/系列号/注册号	飞行控制引导系统	
	厂家	型号

b. 特殊限制。

(1) 合格证持有人必须根据相应的规章和所用自动飞行控制引导系统的适航审定基础实施所有本条批准的运行。

(2) 合格证持有人只有确认所用的飞行控制引导系统能在所用跑道安全实施自动进近和着陆，方可在该跑道上使用该系统实施自动着陆运行。

(3) 合格证持有人只有按经批准的训练大纲为机组提供了所用设备和特殊程序的训练，方可实施本条所批准的任何运行。

(4) 除在合格的检查员监视下完成自动进近和着陆外，合格证持有人实施自动进近和着陆使用的任何驾驶员必须按照经批准的训练大纲获得资格。

X0002 起飞后和初始爬升中自动驾驶仪接通－自动飞行引导系统运行

批准合格证持有人在起飞后和初始爬升中低于 135 部第 135.93 条(a)中的航路运行特定高度（150 米）接通自动驾驶仪，并且合格证持有人应按照本条规定实施所有此类运行。

a. 按照 135 部第 135.93 条(e)批准低于高度 150 米（500 英尺）的限制和规定：

(1) 除非使用的 AFGS 完全工作，否则驾驶员不得接通自动驾驶仪。

(2) 如果飞行标准委员会（FSB）报告设定了高于飞机飞行手册（AFM）的高度，则 FSB 确定的较高高度为起飞后自动驾驶仪接通的最低高度，或

(3) 如果没有可用的 FSB 报告，最低批准的高度应为 AFM 中规定的高度，或

(4) 如果 FSB 报告确定了低于 AFM 的高度，则应使用 AFM 中的高度值。

b. 批准的最低高度。起飞后和初始爬升中，批准合格证持有人按下表所列的要求接通自动驾驶仪至驾驶盘操纵方式或指令方式：

飞机 制造商/型号/系列	AFGS 厂家/型号	最低 AFGS 接通高度

c. 飞行机组训练。飞行机组必须圆满完成合格证持有人经批准的训练大纲中有关 AFGS 运行最低接通高度的课程。

X0003 使用自动驾驶仪代替要求的副驾驶

只要符合下列要求，批准合格证持有人在 IFR 运行中，使用下表列出的飞机和飞机的自动驾驶仪系统代替要求的副驾驶。

a. 机长的仪表熟练检查在有效期内且已圆满完成 CCAR-135 部第 135.103 条(b)款要求的演示证明。

b. 安装的自动驾驶仪系统根据 CCAR-135 部第 135.103 条(b)(1)要求工作正常。

飞机 制造商/型号/系列	自动驾驶仪系统 厂家/型号	附加条件或限制